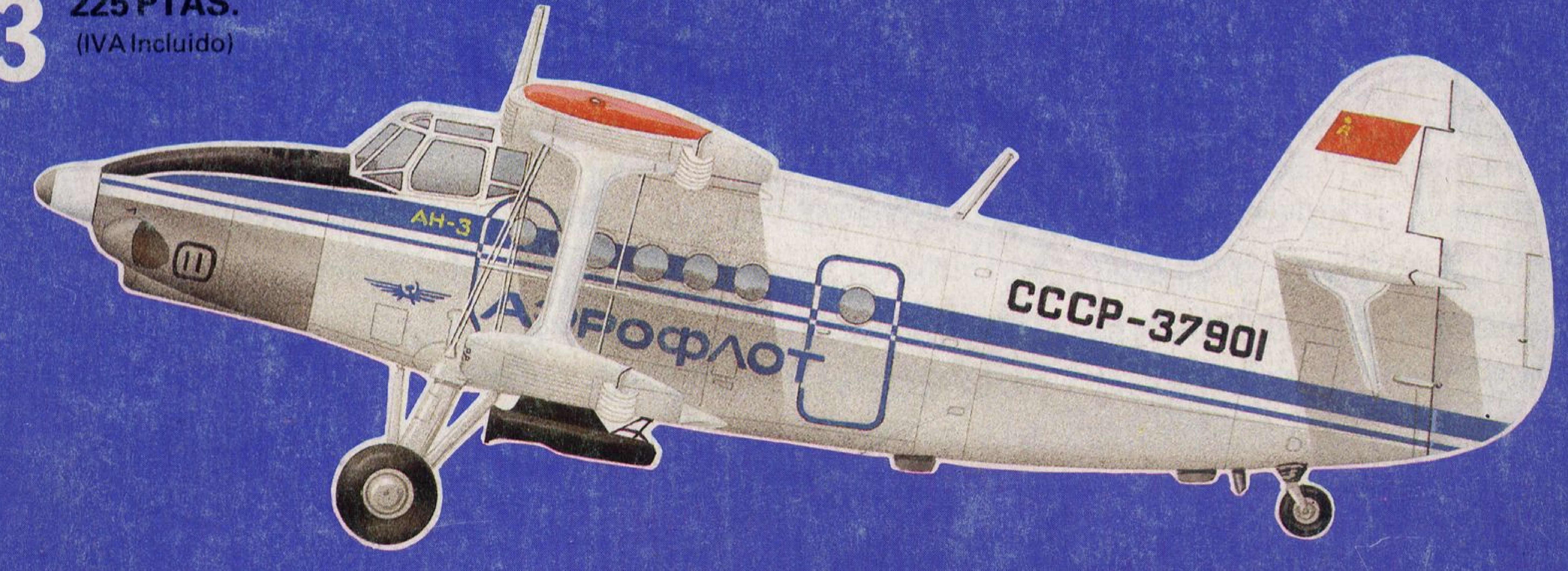


183 225 PTAS. (IVA Incluido)



La crisis cubana ■ Antonov An-2 «Colt»
Escuadrones de la RAF ■ Líneas Aéreas: China Airlines

P.V.P. Canarias, Ceuta y Melilla 215 Ptas.

Editorial Delta, S.A.

La guerra fría

La crisis cubana

El Este y el Oeste se habían enfrentado de nuevo por Berlín y, afortunadamente, se evitó que la cosa llegase a mayores. Pero la tensión no había desaparecido y no pasó mucho tiempo antes de que estallase una nueva crisis, esta vez lejos del Telón de Acero europeo: en el proverbial «patio trasero» de Estados Unidos.

El presidente Kennedy no dio su brazo a torcer en el asunto de Berlín, pero en cambio no pudo asegurar la reapertura de accesos entre el Este y el Oeste. El *premier* soviético, Khrushchev, decidió presionar más cerca de Estados Unidos, y encontró su mejor aliado en la Cuba de Fidel Castro; en 1961 los norteamericanos intentaron derrocar el gobierno de Castro y fracasaron.

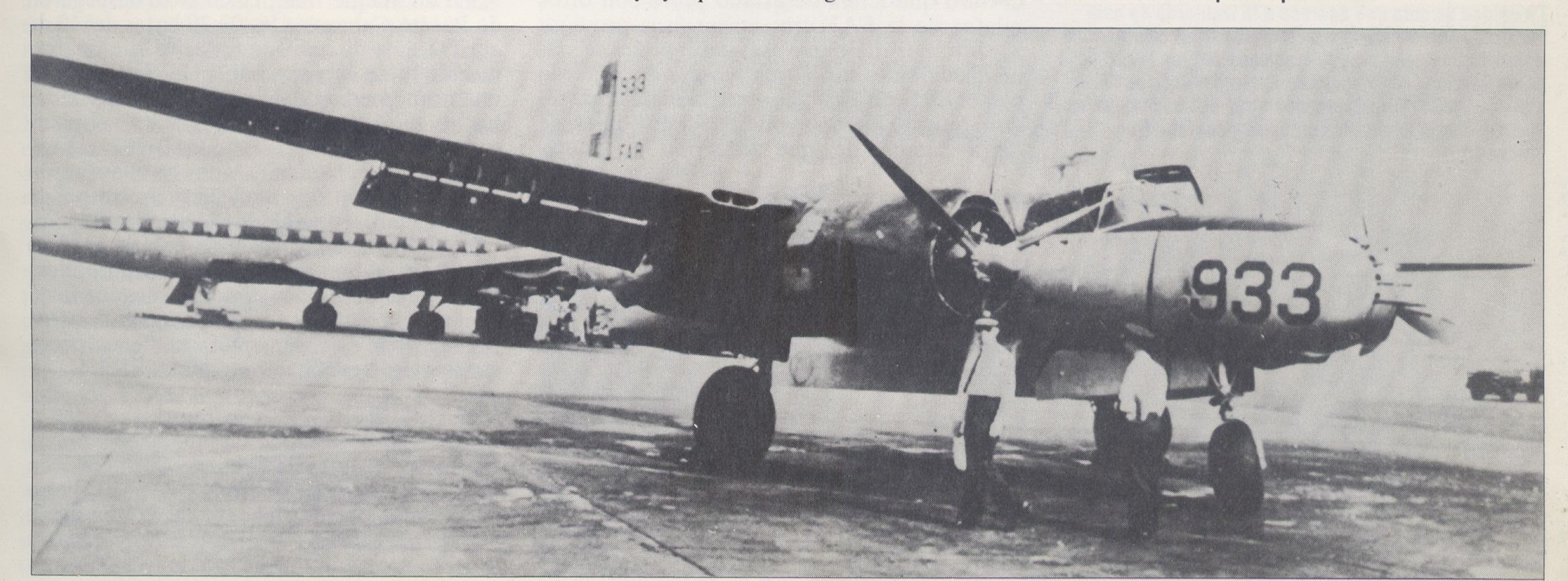
Cuba había estado gobernada por Fulgencio Batista desde 1952. Pronto creció la resistencia frente a su corrupto régimen, y Castro emergió como un líder rebelde. Encarcelado en 1954, fue indultado al cabo de un año y se exilió a México, donde se dedicó a reunir fuerzas guerrilleras. El 2 de diciembre de 1956 regresó a Cuba con 81 hombres, desembarcando en Las Coloradas. Hacia el verano de 1958, Castro controlaba ya Sierra Maestra y comenzó a operar cada vez más hacia el oeste. Sus hombres consiguieron importantes golpes de efecto (especialmente bajo la égida de Ernesto «Che» Guevara) y a finales de año Batista cayó y los libertadores del país pasaron a formar un nuevo gobierno en La Habana. Muchos cubanos de distinto pelaje político se exiliaron a Florida, distante sólo 320 km.

Esos primeros exiliados intentaron presionar al entonces presidente de EE UU, Eisenhower, para que invadiera Cuba y acabase con Castro. Sin embargo, Eisenhower se mostró inicialmente poco receptivo, y en 1960 cinco grupos anticastristas formaron el Frente Revolucionario Democrático (FRD).

En junio de 1960, Castro expropió las refinerías británicas y estadounidenses por negarse a tratar petróleo soviético. El gobierno de EE UU suspendió una cuarta parte de su cuota anual de importación de azúcar cubano, y a partir de agosto todas las compañías privadas cubanas y estadounidenses pasaron a ser controladas por el gobierno de La Habana. La CIA comenzó a planear una intervención. A finales de 1960 empezaron a llegar a Cuba armas procedentes de los países del Este europeo, a cambio de exportaciones de azúcar.

Esas armas comprendían carros de combate, cañones antiaéreos, armas automáticas, cañones de 105 y 155 mm, morteros y lanzacohetes. Castro reorganizó sus fuerzas armadas, y la aviación militar se convirtió en la Fuerza Aérea Revolucionaria (FAR), equipada con siete Lockheed T-33, varios Hawker Sea Fury y quince Douglas B-26 Invader como núcleo operacional. Esos aviones debían ser reforzados con Mikoyan-Gurevich MiG-15 y MiG-17. Las principales bases aéreas eran las de San Antonio de los Baños, Campo Libertad y Campo Columbia en torno a La Habana, y Camagüey, San Julián, Holguín y Santiago de Cuba.

Las acusaciones de interferencia en los asuntos cubanos comenzaron a verterse sobre Estados Unidos en 1959. El 29 de noviembre, algunos aviones lanzaron panfletos sobre la Habana y el 4 de marzo de 1960 el buque francés *Le Coubre*, que transportaba municiones, se hundió misteriosamente en el puerto de La Habana. Los contrarrevolucionarios en la propia Cuba fueron apoyados desde el aire por aviones Curtiss C-46 Commando tripulados por personal de la CIA. Esta agencia tenía ya experiencia en el derrocamiento de



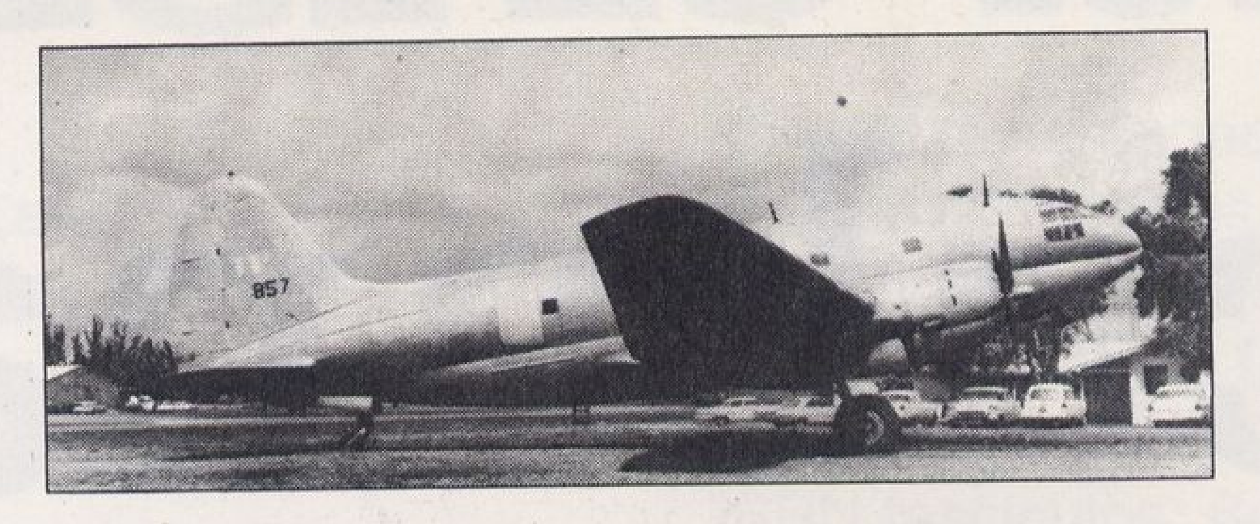
Personal de aduanas de Miami inspecciona un Douglas B-26B Invader perteneciente a la CIA y burdamente pintado con insignias de la FAR. La CIA afirmaba que era un avión cubano huído, pero el embajador de Cuba en la ONU, Raúl Roa, y el *New York Times* se encargaron de demostrar que pertenecía a una versión diferente a la empleada por la FAR.



Difícilmente capaces de combatir a los modernos aviones utilizados por la USAF y la US Navy, los Sea Fury cubanos jugaron un papel secundario durante los sucesos de la bahía de Cochinos mientras los Lockheed T-33 de la FAR se ocupaban de rechazar la invasión.

gobiernos apoyándose en exiliados disconformes. En 1954 había hecho «saltar» el gobierno guatemalteco apoyando a los rebeldes con aviones Republic P-47 Thunderbolt pilotados por mercenarios; esos aviones volaron con insignias guatemaltecas, creando la falsa impresión de un levantamiento interno. La operación de Cuba se encomendó al mismo equipo de la CIA mandado por Richard Bissell, director de planificación. Se había reunido una fuerza de 1 000 anticastristas, que a finales de 1960 se entrenaba ya en una base secreta en Retalhuleu (Guatemala). A fin de que la invasión no le pudiese ser atribuida, la CIA utilizó varias organizaciones como tapadera: la Double-Check Corporation y la Zenith Technical Enterprisse Inc de Miami; Sothern Air Transport, acostumbrada a trabajar con la agencia, utilizó los C-46 y Douglas C-54 Skymaster desde las estaciones aeronavales de Clewiston y Opa Locka (Florida); los bombarderos B-26 fueron adquiridos de los excedentes de la USAF en Tucson (Arizona) por la Intermountain Aviation, destinados supuestamente a la Caramar (Caribbean Marine Aero Corporation); los *jeeps*, camiones y vehículos de desembarco procedían también de los estocs del gobierno, y las armas corrieron a cargo de Interarmco. Las comunicaciones se confiaron a un PBY-5A Catalina con matrícula panameña modificado por Southern Air Transport. Volando como el *Swan Island*, este avión debía cubrir el área de invasión controlando la situación y sirviendo como estación repetidora. El jefe de operaciones de la CIA era el general Reid Doster, comandante de la 117.ª Ala de Reconocimiento de la Guardia Aérea Nacional de Alabama. Algunos de los pilotos elegidos para la acción pertenecían también a la GAN de Alabama y trabajaban para la Hayes International Corporation de Birmingham, en ese mismo estado.

Con 1 400 hombres en armas, los detalles de la operación se concretaron en marzo de 1961, cuando Kennedy pasó a ostentar la presidencia del país. Se decidió que varios B-26 de la CIA con insignias de la FAR volasen desde Nicaragua simulando que habían desertado de Cuba, bombardeando sus propios aeródromos antes de internarse en Miami. Este pretendido signo de revolución interior supondría el inicio de la invasión de los exiliados, procedentes de países vecinos.



La CIA utilizó aviones Curtiss C-46 Commando procedentes de los excedentes de la USAF para abastecer a los rebeldes en Cuba y a las fuerzas de invasión acantonadas en Guatemala y Nicaragua. El avión de la fotografía lleva por toda insignia el numeral 857 y fue captado en Miami.



Este PBY-5A Catalina con matrícula panameña fue modificado por Southern Air Transport como estación repetidora de radio. Fue utilizado con el nombre de *Swan Island* para transmitir órdenes; era una estación de radio de la CIA empleada por la Gibraltar Steamship Company (foto Vic Flintham).

El 15 de abril de 1961, ocho B-26B despegaron de Puerto Cabezas (Nicaragua). Aparte de su armamento artillero, cada uno de ellos llevaba ocho cohetes de 127 mm y diez bombas de 120 kg. En tres patrullas («Linda», «Puma» y «Gorrilla»), esos aviones atacaron los aeródromos de San Antonio de los Baños, Campo Libertad y Antonio Maceo, respectivamente. En torno a La Habana encontraron una pesada respuesta antiaérea. Un T-33 y varios B-26 resultaron destruídos en San Antonio, pero uno de los atacantes se quedó sin carburante y aterrizó en Grand Cayman. En Antonio Maceo, un Sea Fury y un Douglas DC-3 de Cubana fueron distruídos, en tanto que se inflingieron daños en las instalaciones de Campo Libertad. Un B-26 «contra» se estrelló en el mar y otro aterrizó en la estación aeronaval de Boca Chica (Cayo Hueso, en EE UU) por problemas motrices. Esa incursión no era un secreto para Castro, quien poseía varios «topos» entre las fuerzas contrarrevolucionarias.

A las 08,21 horas, un solitario B-26 (el 933, pilotado por Mario Zúñiga) aterrizó en el aeropuerto internacional de Miami. El piloto declaró que había desertado junto con otros pilotos de la FAR tras atacar «sus propios» aeródromos. Dijo que esas deserciones se planeaban desde hacía tres meses, de acuerdo con el FRD en EE UU. Pero la mascarada no duró mucho tiempo, pues no faltó quien se diera cuenta de que el avión de Zúñiga era un B-26B, en tanto que los Invader de la FAR eran de la versión B-26C.

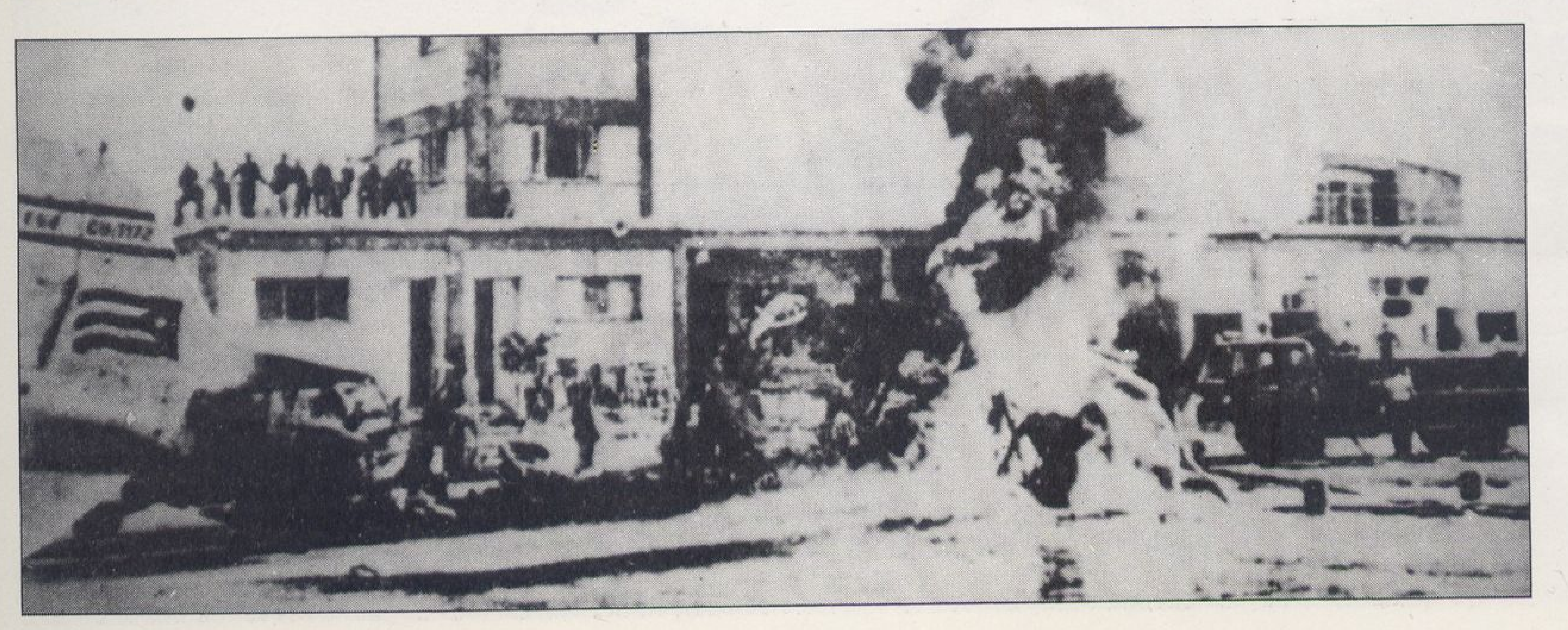
La invasión por mar estaba ya en marcha. La Brigada 2506 se embarcó en cinco buques de la García Line, de 2 400 toneladas unitarias (*Houston*, *Lake Charles*, *Río Escondido*, *Caribe* y *Atlántico*). Apoyaban la operación dos LCI (*Blagar* y *Barbara J*), 24 Invader, seis C-46 y seis C-54. Esta flota zarpó de Puerto Cabezas el 15 de abril. Al día siguiente, once B-26 atacaron objetivos en tierra como preparación para los desembarcos; dos fueron derribados, probablemente por los T-33, uno aterrizó en emergencia y otros dos se perdieron en el viaje de regreso a Nicaragua. La fuerza de invasión desembarcó en la bahía de Cochinos a las 05,30 horas del 17 de abril. Durante el desembarco, el *Houston* fue bombardeado y se hundió, pero el grueso principal de la fuerza llegó a tierra sin más contratiempos y consolidó una cabeza de playa. Más tarde, ese mismo día, y sin la necesaria cobertura de caza, el *Río Escondido* fue hundido por la FAR. Los «contras» tomaron un aeródromo para que fuese usado por los C-46. A lo largo del día, los B-26 atacaron aeródromos y concentraciones de tropas cubanas, sin pérdidas pero con magros resultados. Al día siguiente tuvieron lugar más incursiones, pero el 19 de abril era ya evidente que el esperado levantamiento popular contra Castro no se iba a producir.

En un ataque final, cinco B-26 despegaron de Puerto Cabezas a las 03,30 horas del 19 de abril. Kennedy había autorizado que esa formación fuese cubierta por la US Navy durante una hora, mediante aviones A4D-2 Skyraider sin insignias pertenecientes al VA-86, embarcado en el USS *Essex*. Pero los B-26 no se encontraron con la escolta y dos de ellos fueron destruídos, uno por un T-33 y el otro por la artillería antiaérea. De los 24 aviones disponibles el 15 de abril, doce se habían perdido (con 14 tripulantes muertos o desaparecidos) en el espacio de cinco días. La frustrada invasión concluyó con un saldo de 120 anticastristas muertos y 1 200 capturados; unos pocos consiguieron evadirse y regresar a EE UU.

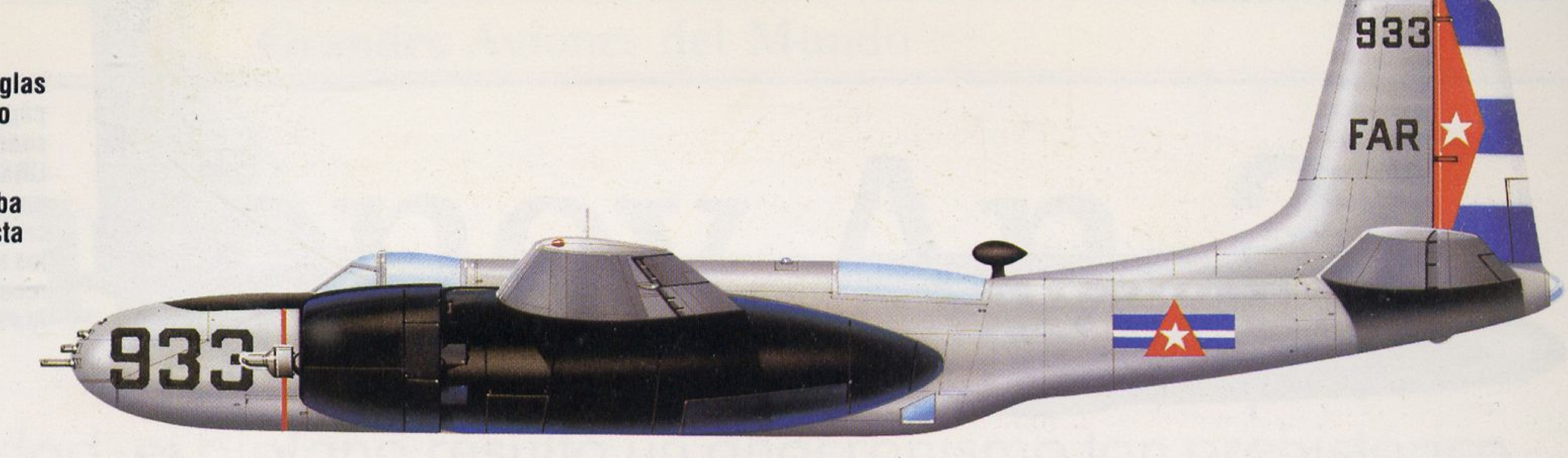
Los misiles

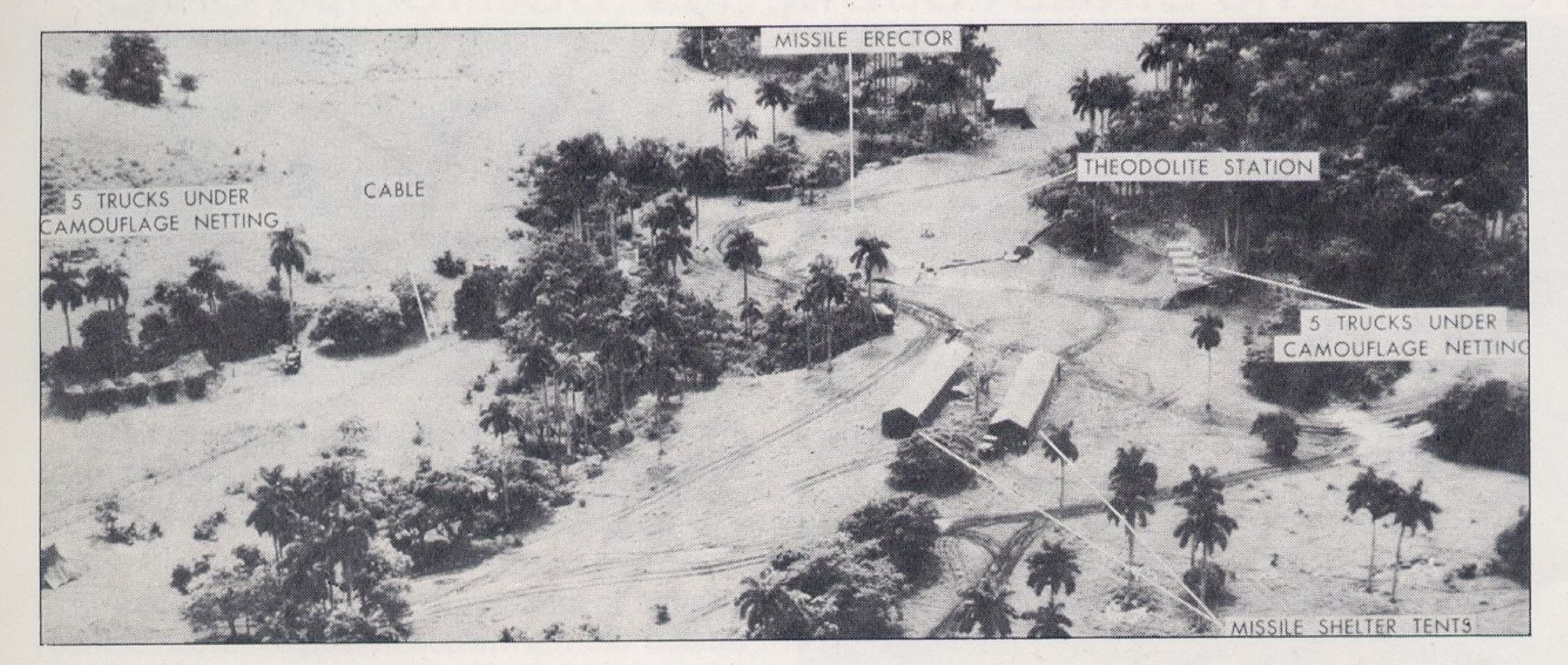
Fue contra un fondo de humillación por el fracaso del asunto de bahía de Cochinos y de tablas en el caso de Berlín que Kennedy hubo de afrontar su más dura prueba. Cuba había pedido más armas a la URSS para protegerse contra la constante amenaza de la interferen-

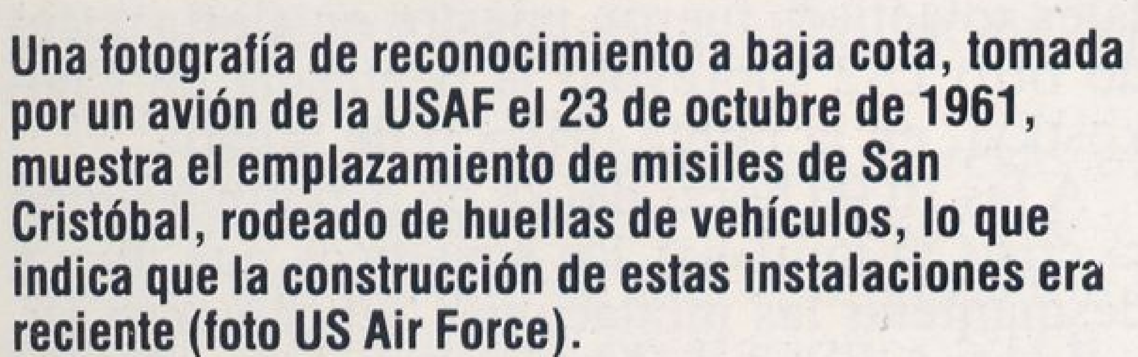
La unidad de cola que aparece a la izquierda de esta fotografía correspondía a un Douglas DC-3 cubano, una de las víctimas del ataque efectuado por los B-26B de la CIA contra el aeródromo de Antonio Maceo el 15 de abril de 1961. Fueron atacadas otras dos bases, en las que resultaron destruídos más aviones (foto Vic Flintham).

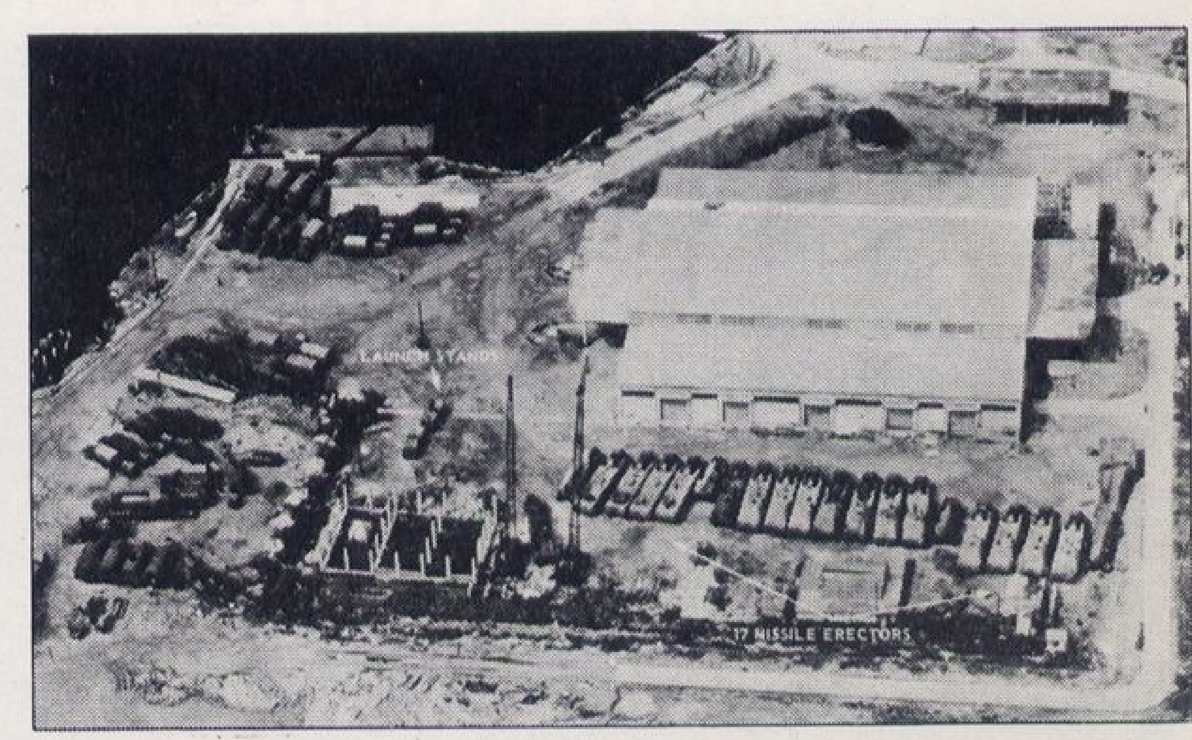


El avión matriculado 933 fue el Douglas B-26 Invader que llegó al aeropuerto internacional de Miami tras haber «huído» de Cuba. En realidad, este aparato pertenecía a la CIA y formaba parte de la campaña de apoyo de esta organización a los anticastristas.






Una fotografía de reconocimiento a baja cota, tomada por un avión de la USAF el 23 de octubre de 1961, muestra el emplazamiento de misiles de San Cristóbal, rodeado de huellas de vehículos, lo que indica que la construcción de estas instalaciones era reciente (foto US Air Force).


Misiles balísticos de alcance medio a la espera de ser embarcados de regreso a la Unión Soviética; la fotografía fue tomada en puerto Mariel el 4 de noviembre de 1961 (foto US Air Force).

cia de EE UU. En agosto de 1962, la CIA recibió informes de importantes envíos de armas, y el 22 de agosto su director, John McCone, advirtió a Kennedy de la presencia de misiles en la isla. Los Lockheed U-2 de la agencia volaron sobre Cuba, y los aviones de patrulla y reconocimiento de la USAF y la USN siguieron de cerca los buques soviéticos.

El 29 de agosto, un U-2 procedente de la base de McCoy fotografió en Cuba dos emplazamientos de SA-2 y otros seis en construcción. Los especialistas en interpretación fotográfica descubrieron que esos emplazamientos eran similares a los de misiles antiaéreos asociados con la defensa de bases de misiles estratégicos detectadas en la URSS. El 4 de setiembre, Kennedy advirtió a Khrushchev que EE UU no toleraría el emplazamiento de armas ofensivas en Cuba; el líder soviético respondió que la URSS no necesitaba emplazar tales armas en el Caribe. Pero cuatro días después, un Lockheed P-2 Neptune del VP-44 fotografió al carguero *Omsk* dirigiéndose a La Habana y cargado con grandes cajas en cubierta. Se intensificaron los vuelos de los U-2. El 19 de setiembre, el US Intelligence Board expresó su parecer de que la URSS no iba a desplegar armas nucleares en Cuba, cuando cuatro días antes había llegado a la Habana un segundo cargamento de misiles.

Las salidas de reconocimiento mostraron nuevas construcciones en la isla, y el 10 de octubre la 4080.ª Ala de Reconocimiento Estratégico de la USAF sustituyó a la CIA en su papel de vigilante de la situación. Este ala empleó aviones U-2E de la CIA equipados con sistemas ECM. La razón primaria de este cambio de responsabilidades fue, además del peligro impuesto por los SA-2, que la CIA no se había recuperado aún del episodio de la bahía de Cochinos y de sus fracasos en el tema de Berlín. Los primeros vuelos de la USAF tuvieron lugar el 10 de octubre, a cargo del mayor Rudolph Anderson.

Las salidas se interrumpieron durante tres días a causa del huracán Ella. Más tarde, el 14 de octubre, el mayor Steve Heyser despegó en un U-2E de la base de Patrick; su ruta le llevó sobre Cuba durante sólo seis minutos, en los que tomó 928 instantáneas de dos emplazamientos en San Cristóbal y Sagua la Grande. Procesadas al día siguiente, las fotografías pasaron a manos de Kennedy el 16 de octubre. Mostraban claramente emplazamientos de misiles balísticos de alcance medio SS-4 «Sandal» en avanzado estado de preparación, y con los misiles desplegados. Acababa de comenzar la que iba a conocerse como la «crisis de los misiles cubanos».

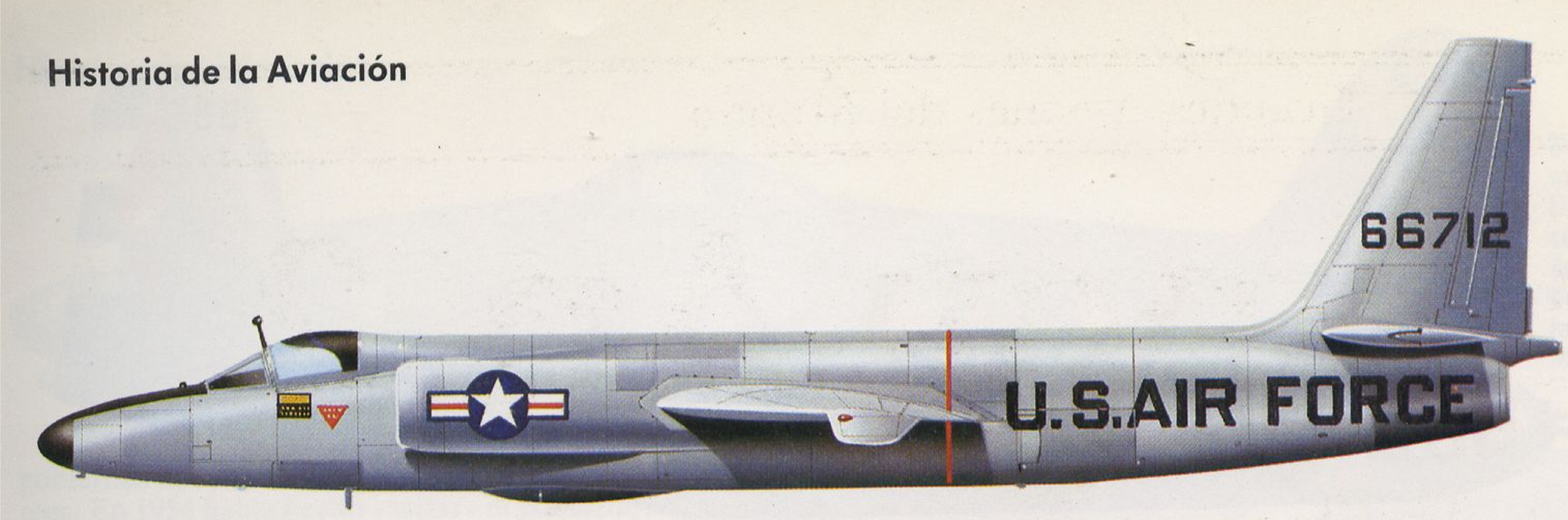
El gobierno de EE UU creó un comité ejecutivo y se ordenaron salidas de reconocimiento a baja cota a cargo de los RF-101C del 29.º Squadron de Reconocimiento Táctico. Al día siguiente se fotografiaron en Guanajay y Remedios lo que parecían ser emplazamientos de misiles balísticos de alcance medio (MBAM). El 18 de octubre Kennedy se reunió con el ministro de Exteriores soviético, Andrei Gromyko quien, advertido de que se había detectado la amenaza de los MBAM contra la seguridad de EE UU, respondió que en Cuba sólo había armas defensivas. Mientras tanto, el comité ejecutivo analizaba las intenciones soviéticas y acordaba varios tipos de respuestas.

Bloqueo férreo

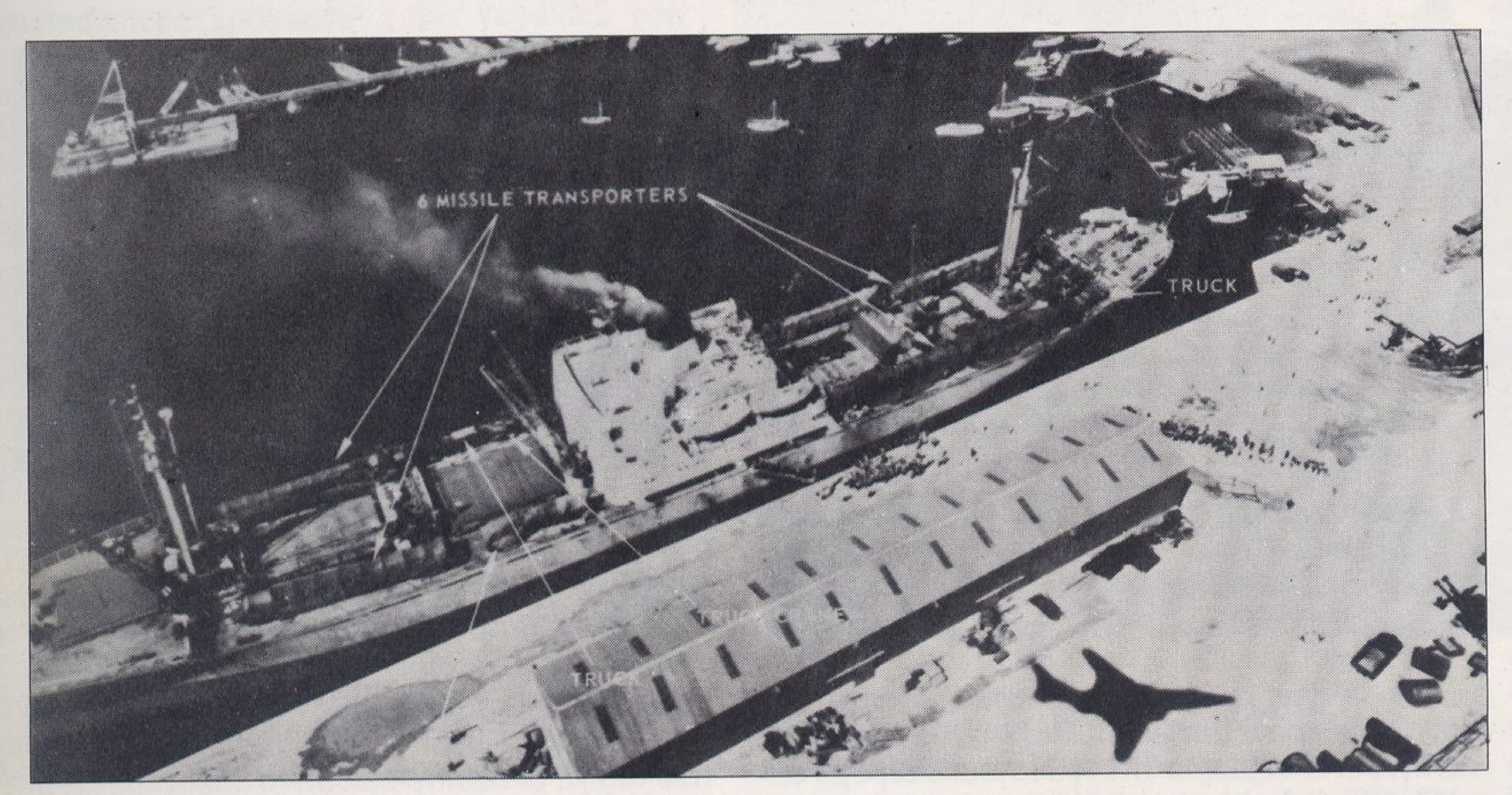
El comité consideró que la URSS presionaba para obtener concesiones sobre Berlín y, posiblemente, para forzar la retirada de 45 IRBM Jupiter y 60 Thor de Italia, Turquía e Inglaterra. Las respuestas a ello iban desde la invasión hasta el bloqueo, pasando por el ultimátum y el ataque aéreo. El 22 de octubre se anunció una «cuarentena» (bloqueo) y 3 190 civiles fueron evacuados de la base naval de EE UU en Guantánamo (Cuba). Los bombarderos B-52 del SAC fueron puestos en alerta y dispersados por diversos aeropuertos

La isla de Cuba es una franja de tierra relativamente pequeña, pero se halla muy cerca del continente norteamericano, como se refleja en los estrechos de Florida. Estados Unidos nunca ha visto con buenos ojos la existencia de un país comunista tan cerca de sus costas.





Tras haber saltado a las primeras páginas de los periódicos en 1960 cuando uno de ellos fue abatido sobre la URSS, los Lockheed U-2 jugaron un papel especialmente valioso durante la crisis de los misiles cubanos gracias a los numerosos vuelos de reconocimiento efectuados por la 4080.ª Ala de Reconocimiento Estratégico.



Misiles SS-4 a bordo de un carguero soviético amarrado en Casilda el 6 de noviembre de 1961. La sombra del McDonnell RF-101C del 29.º Squadron de Reconocimiento Táctico que tomó la fotografía se aprecia con claridad en el margen inferior derecho de la misma (foto US Air Force).



Marineros del carguero soviético *Kasimov* abren las cajas que transportan para mostrar su contenido (aviones Ilyushin Il-28) a las cámaras de un Lockheed Neptune de la US Navy (foto US Navy).

civiles, mientras las unidades de la US Navy se dirigían al Caribe para hacer efectivo el bloqueo. Los mandos de Defensa Aérea y Aéreo Táctico enviaron unidades a Florida. Guantánamo fue reforzado con 8 000 *marines* y para defenderla se estableció la Task Force 135, integrada por los portaviones USS *Enterprise* y USS *Independence* llevando a bordo ocho escuadrones de ataque, cuatro de caza y dos de recofoto.

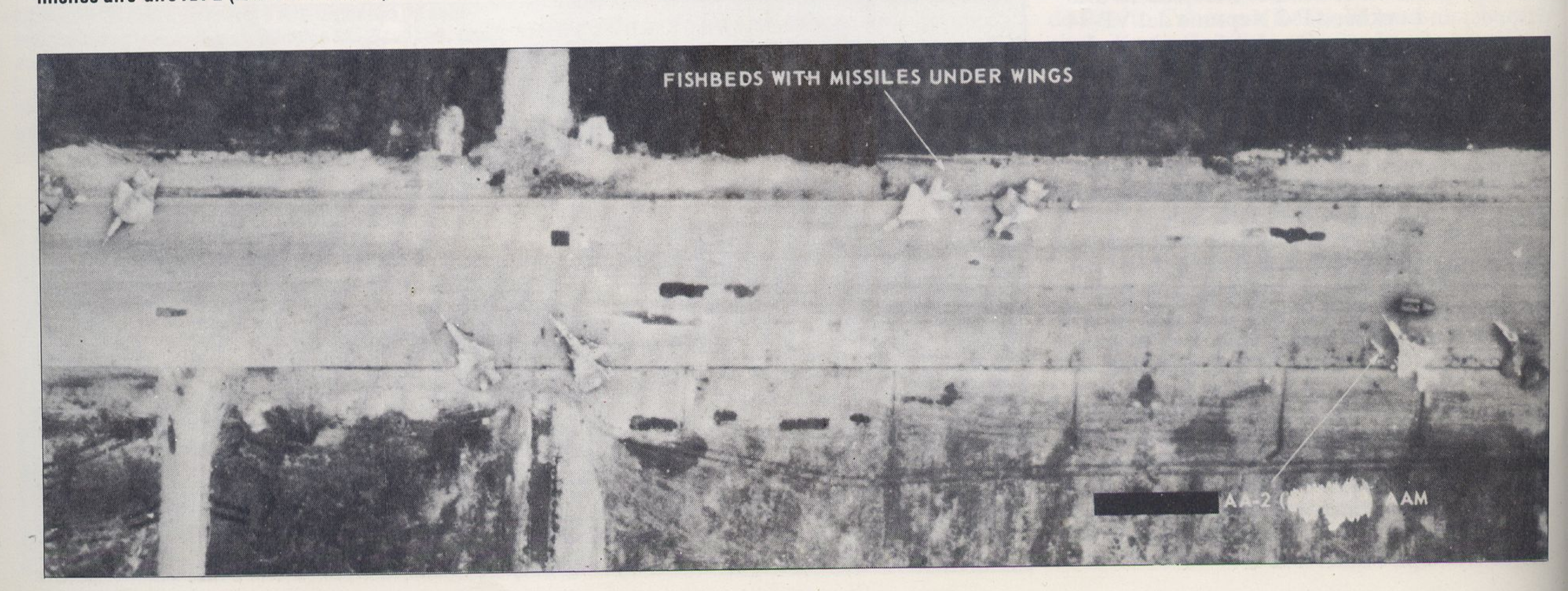
El bloqueo fue reforzado por unidades de la Task Force 136, que comprendía 180 buques incluído el portaviones USS *Essex*, con dos unidades de Grumman S2F-1 Tracker. La orden de bloqueo se firmó el 23 de octubre, creando una barrera a 1 280 km, más tarde reducidos a 800 km, de Cuba a fin de dar a los soviéticos más tiempo para informar de sus buques en tránsito. El viernes se detuvo a dos buques. Mientras tanto, los aviones de la USN y el USMC peinaban la zona. El 20 de octubre volaban en el área 109 cazas, 69 aviones de ataque y 30 de patrulla; el 28 de octubre las cifras respectivas eran de 336, 218 y 78, además de los aviones embarcados.

Khrushchev se puso en contacto con Kennedy el 26 de octubre aceptando los términos norteamericanos de retirada de las armas ofensivas (que por entonces comprendían también 44 Ilyushin Il-28 en fase de montaje en San Julián) a cambio de que EE UU retirase los misiles Jupiter. El 27 de octubre creció la tensión cuando el mayor Andersen fue derribado y muerto por un SA-2 cuando sobrevolaba instalaciones navales en Banes. Ese mismo día los misiles balísticos intercontinentales soviéticos fueron puestos en alerta cuando otro U-2 sobrevoló la península de Chukostkyi, en la punta oriental de Siberia.

A las 10,00 horas del 28 de octubre terminó la crisis al anunciar los soviéticos que iban a desmantelar las intalaciones. El carguero *Divinogorsk* zarpó de Mariel con cuatro SS-4 el 5 de noviembre; otros ocho misiles partieron el 7 de noviembre a bordo del *Metallurg Anosov* y seis el 9 de noviembre en el *Bratsk*. Pero proseguía la construcción de los Il-28, y el bloqueo no se levantó hasta el 20 de noviembre, en que Moscú aceptó retirarlos. Los primeros aviones salieron de Cuba el 15 de diciembre, embalados a bordo del *Kasimov*.

Aunque la crisis se había centrado en los misiles, fueron los aviones equipados convencionalmente los que dieron a Kennedy su capacidad de respuesta. Todos los servicios armados de EE UU habían desplegado gran número de aparatos, y la totalidad de la retirada soviética fue seguida por medios aéreos. Del 14 de octubre al 6 de diciembre, la USAF llevó a cabo 102 salidas sobre Cuba con los U-2, pero los aviones de baja cota fueron capaces de supervisar la operación con mayor eficacia que cualquier otro medio de observación más remota.

Estados Unidos ha tenido que transigir por el hecho de que la URSS suministre a Cuba nuevo material defensivo, como estos Mikoyan-Gurevich MiG-21 fotografiados por un McDonnell-101 en la base de Camilo Cienfuegos. Estos aviones están armados con misiles aire-aire AA-2 (foto US Air Force).



Antonov An-2

En la actualidad, el biplano resulta un anacronismo tan prehistórico como pueda serlo un telar de vapor. Es por esta razón que a un neófito en la materia le cueste bastante trabajo creer que un avión de este tipo, el Antonov An-2 *Annushka*, haya sido el aparato de cualquier especie más vendido desde la II Guerra Mundial.

Cuando las primeras fotografías del Antonov An-2 llegaron a Occidente, en 1947, hubo quien no pudo evitar el esbozar una sonrisa teñida de ironía al descubrir que el llamado «nuevo prototipo» era un biplano. Aunque no es difícil caer en conclusiones poco maduradas, en este caso parecía obvio que los ingenieros soviéticos habían actuado con excesiva cautela o, quizá, con poca visión de futuro. Incluso aceptando los rigores operacionales propios de la URSS, la elección de una configuración biplana resultaba de difícil comprensión.

Con el paso de los años, las empresas occidentales han producido muchos aviones STOL (de despegue y aterrizaje cortos), pero siempre han partido de una configuración monoplana con la intención de conseguir las prestaciones STOL mediante la adición de sistemas de alta sustentación en vez de aumentar la superficie alar. En la Unión Soviética, la simplicidad y la robustez cuentan más que el aspecto: durante la II Guerra Mundial, la aviación soviética no desdeñó a los Polikarpov Po-2 o Shcherbakov Shche-2 por el hecho de que su velocidad de crucero fuese de sólo 130 km/h. Como diría el duque de Edinburgo en los años cincuenta, «No necesitas ser supersónico cuando tu único competidor es un carro tirado por bueyes».

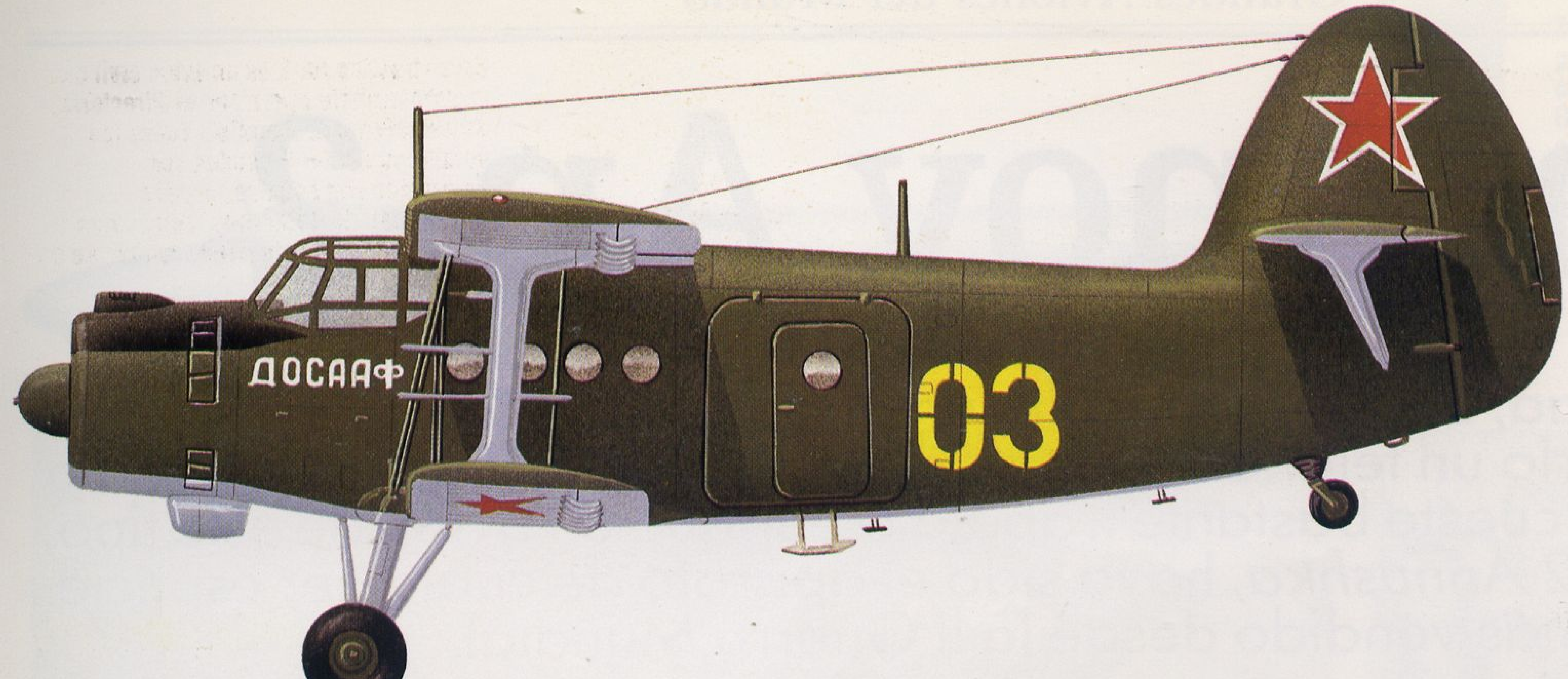
Otro factor que puede distorsionar las opiniones respecto al An-2 es su tamaño. Es práctica habitual agrupar juntos a los biplanos monomotores, considerándolos básicamente como entrenadores o aviones deportivos. Pero en el An-2 se accede por una puerta lateral a una cabina de pasaje parecida a la del Douglas DC-3, aunque más corta, por la que se llega a una cubierta de vuelo de tipo aerolínea. Combinando lo dicho con un eficaz motor de 1 000 hp, el resultado es un avión extraordinariamente capaz y versátil. Puede pensarse también que la difusión de 20 000 ejemplares de este avión confirma su validez a todos los niveles. Más aún, mientras que Occidente ha estado varios decenios dándole vueltas al problema de hallar un sustituto para el DC-3, los soviéticos encontraron rápidamente en el Yakovlev Yak-40 el avión ideal para tal fin. Sin embargo, su preocupación estribó en elegir el sustituto para el An-2, y tras pensárselo mucho, decidieron que la mejor solución era el propio An-2, pero equipado con un motor a turbohélice.

El biplano de Antonov, apodado universalmente *Annushka*, ha conseguido también mejorar la extraordinaria carrera del Po-2. Este biplano, mucho menor, fue construído también en grandes cantidades y sirvió para demostrar que la fórmula biplana monomotora se adaptaba a gran número de cometidos bien dispares. El *Annushka* no puede ser considerado un entrenador ni, que se sepa, ha sido utilizado en misiones de ataque al suelo, como sí lo fue el Po-2, pero en cambio sus prestaciones son muy superiores a las del avión de Polikarpov.

Oleg K. Antonov, al igual que otros líderes de OKB (oficinas de proyectos), comenzó su carrera construyendo un velero para la competición nacional de 1924, celebrada en Koktebel. Se convirtió en el principal diseñador soviético de veleros, pero durante la II Guerra Mundial hubo de actuar como delegado de Yakovlev en la Factoría 153 de Novosibirsk. En 1945 se le permitió reclutar perso-

De aspecto algo difícil, especialmente posado en tierra, el voluminoso biplano monomotor de Antonov ha demostrado ser un avión robusto y fiable, capaz de adaptarse a los más dispares cometidos. Los ejemplares de la fotografía llevan matrícula civil de Nepal, uno de los muchos países que en el An-2 han encontrado una herramienta inapreciable.





Un An-2TD estándar de la DOSAAF, cuyas iniciales aparecen en el fuselaje. Este avión le fue entregado antes de 1956 y operó desde Moscú-Tushino. El *Annushka* es todavía empleado en grandes cantidades por la DOSAAF en el entrenamiento de pilotos y navegantes, en la instrucción aérea elemental y, especialmente, en la de paracaidistas.

nal para crear de nuevo su propio OKB, que abrió en Novosibirsk el 31 de mayo de 1946. Más tarde se mudó a Kiev, donde desde entonces se ha convertido en una de las principales OKB, con impresionantes instalaciones dedicadas actualmente a la producción de transportes. El primer cometido asignado a la nueva OKB fue la creación de un sustituto del Po-2, que se adaptase a las distintas necesidades del Ministerio de Agricultura y Bosques.

Poco antes de la guerra, Antonov había construído una versión del Fieseler Fi 156 Storch denominada OKA-38. Era un buen punto de partida, algo mayor para aceptar los 700 hp de su motor ASh-21 pero cuyas dimensiones generales eran comparables a las de los biplanos del momento. Prolongadas discusiones y un proceso de investigación llevaron, alrededor de julio de 1946, a la elección de una disposición biplana, que en estudios paramétricos demostró insistentemente su menor peso estructural. En ningún momento Antonov debió pensar que la fórmula biplana pudiese parecer pasada de moda: los cálculos demostraban que era la mejor solución. Se autorizó la construcción de dos prototipos del que fue conocido como Skh-1 (economía rural uno), de los que el primero llevaba el motor ASh-1 de 760 hp y el segundo el ASh-62IR de 1 000 hp. El primer ejemplar voló el 31 de agosto de 1947.

Se consideró el empleo de tubos de acero soldados y revestimiento textil para el fuselaje, por razones de menor coste y facilidad de reparación local, pero otros factores, como el peso estructural y el peligro intrínseco de remiendos en la estructura realizados por el herrero del pueblo, llevaron a la adopción del revestimiento resistente en la totalidad del fuselaje. Las alas eran simples estructuras bilargueras de aleación ligera, revestidas de aluminio a proa del larguero delantero y de tela en el resto, a excepción de los registros de acceso (de aluminio) a los seis depósitos de carburante, que llenaban el espacio entre los largueros del plano superior y desde el encastre al alerón. Todas las superficies de control, y los estabilizadores, llevaban recubrimiento textil. Los cuatro flaps, de tipo ranurado, descendían eléctricamente 17º para el despegue; no se empleaban en los aterrizajes, aunque en tomas muy comprometidas podían calarse a 45º, en cuyo caso los alerones (instalados sólo en el plano superior) descendían 20 grados por simpatía.



Se han construído varios ejemplares de la versión An-2ZA de prospección a alta cota. El motor ASh-62IR está equipado con un turbocompresor TK-19 para conservar sus 850 hp a 9 500 m, y el observador cuenta con una cabina climatizada a popa, comunicada con el resto del fuselaje.

El motor estaba montado sobre tubos de acero por delante del mamparo parallamas, con la toma de aire del carburador (con filtro) encima suyo, el radiador de aceite debajo y el escape a la derecha. En los primeros aviones, la hélice elegida fue la V-509A, con cuatro palas de 360 cm de diámetro, pero actualmente se utiliza una de la serie AV-2 de cuatro palas más anchas y más cortas, de 335 cm de diámetro. El tren de aterrizaje, de tipo fijo, comprende una rueda caudal orientable y patas principales oleoneumáticas de carrera larga (excepcionalmente larga en las versiones agrícolas). Un compresor accionado por el motor carga una botella situada en la sección trasera del fuselaje que, entre otras cosas, da presión a los amortiguadores de acuerdo con el terreno. En muchos aviones aparece a babor una puerta de carga que se abre hacia arriba: originalmente de 153 por 154 cm, actualmente es de 165 por 176 cm. Esta puerta integra la de pasaje, de apertura hacia adentro. La anchura y la altura básicas de la cabina de pasaje son de 1,6 y 1,8 m, respectivamente. Los aviones soviéticos incorporan un resistente piso de carga, fabricado de aluminio, e, invariablemente, van desprovistos de revestimiento interior. A proa, un mamparo que comprende una puerta de dos batientes, separa la cabina de pasaje de la de vuelo. En la segunda destaca la profusión de superficies transparentes; las laterales sobresalen 30 cm de los costados del fuselaje a fin de mejorar los sectores visuales hacia abajo y atrás. La instrumentación y los controles de vuelo de los modelos actuales resultan todavía bastante rústicos, aunque suficientes, y han ido cambiando con el paso del tiempo.

Modificaciones de diseño

El desarrollo en vuelo fue por lo general muy favorable, y ya desde un primer momento se decidió que el motor de 1 000 hp era la opción más aconsejable, ya que permitía incrementar la carga útil de 1 300 a 2 140 kg sin que se alterasen virtualmente las prestaciones. La cuerda de las alas, relativamente estrecha, generó ciertos problemas de desplazamiento del centro de gravedad, y en los 60 primeros aviones de serie los despegues a plena carga exigían que la palanca de mando se mantuviese algo adelantada para prevenir un incontrolable cabeceo hacia arriba del avión. La primera versión, disponible en octubre de 1948, fue denominada An-2T (por *transportnyi*). En el avión que hacía el número 61, la adopción de unos empenajes horizontales agrandados dio mayor seguridad a las operaciones con plena carga, pero el mayor peso de la cola impedía que en la espaciosa sección trasera del fuselaje pudiese llevarse otra cosa que no fuese la batería o cualquier otro equipo ligero. Los despegues se realizan «a tres puntos»: el An-2 se despega del terreno a 90 km/h a plena carga tras una carrera de 170 m sobre hierba y menor en una pista preparada. El régimen inicial de trepada es muy bajo. Aparte de la lenta acción de los alerones, que obliga a mantener firmemente la presión sobre los controles durante los virajes sostenidos, el An-2 es una máquina de fácil pilotaje, y una de las pocas cosas que deben advertirse a un piloto que vuele en él por primera vez es que mantenga un control constante sobre el compensador eléctrico de los timones de altura durante el salto de paracaidistas.

Este atractivo An-2 es un avión civil que probablemente opera con el Directorio Septentrional de Aeroflot. Todas las versiones del An-2 pueden ser equipadas con esquíes, pero la instalación de flotadores, como en la variante An-2V, sólo puede realizarse en factoría.

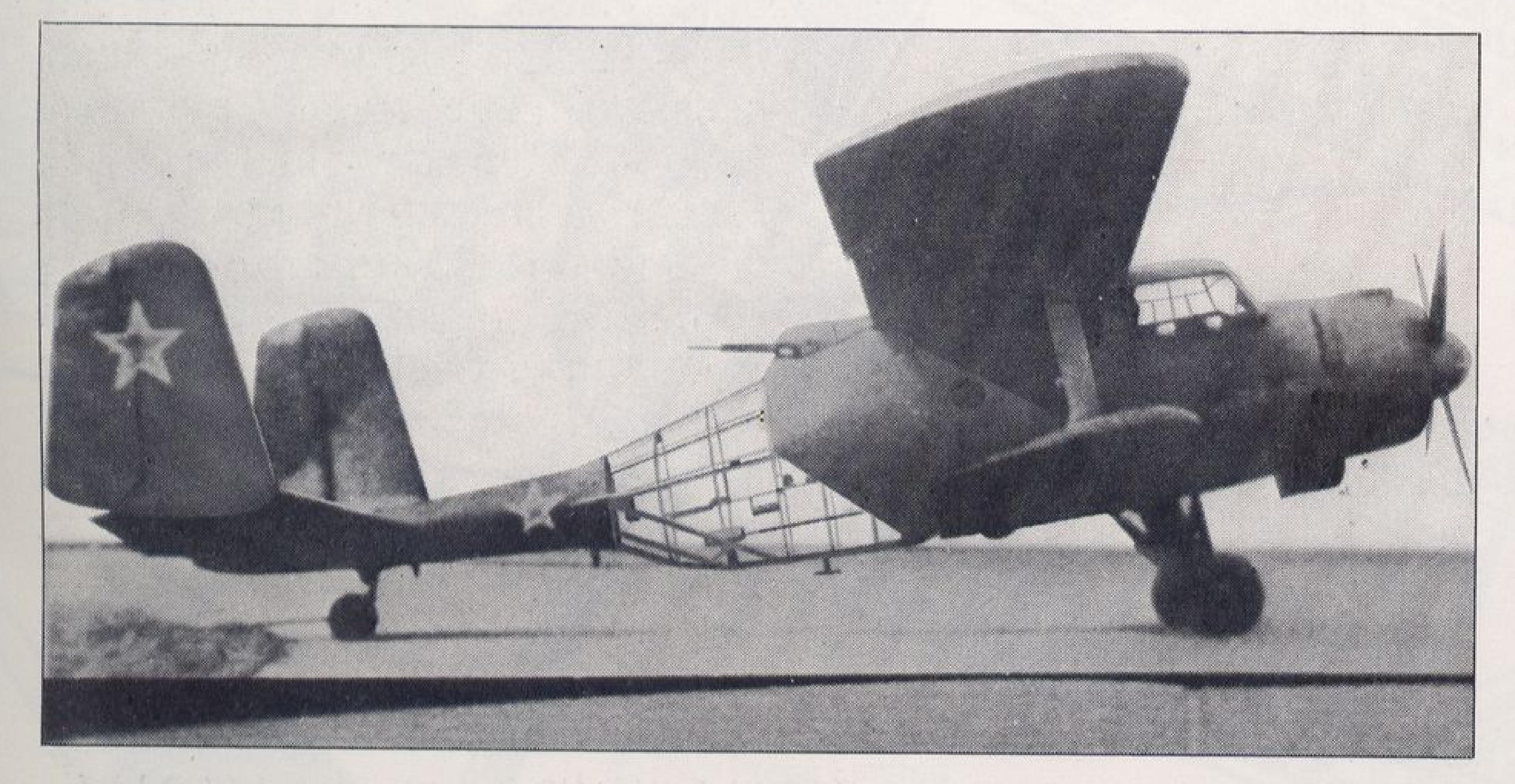
El An-2M no fue desarrollado en Polonia, sino en la oficina de Antonov en Kiev. No necesita el mecánico de vuelo y está equipado con una tolva de fibra de vidrio de 1 960 litros. Sus rasgos distintivos principales son el capó del motor y el perfil de la unidad de cola, si bien presenta otras diferencias menores.

Las numerosas variantes conocidas se detallan en nuestra relación habitual. Como primer cliente, el Ministerio de Agricultura de la URSS fue también el primero en recibir su versión de serie, denominada An-2SKh. Inicialmente, presentaba una soplante de ocho palas que accionaba la bomba del fluído contenido en un depósito de 1 400 litros y que era distribuído a través de un conducto de atomización fijado en el plano inferior. Los productos sólidos podían lanzarse por medio de un conducto de 300 mm de diámetro situado bajo el fuselaje. Más tarde, esta soplante fue remplazada por la VD-10 de cuatro palas de paso variable. El primer An-2SKh fue evaluado por G.I. Lysenko en una granja cercana a Kiev en junio de 1948. Operando a 150 km/h sobre franjas de terreno de 60 a 100 m, llevó a cabo la tarea que debía desempeñar un Po-2 en un mes en sólo tres días.

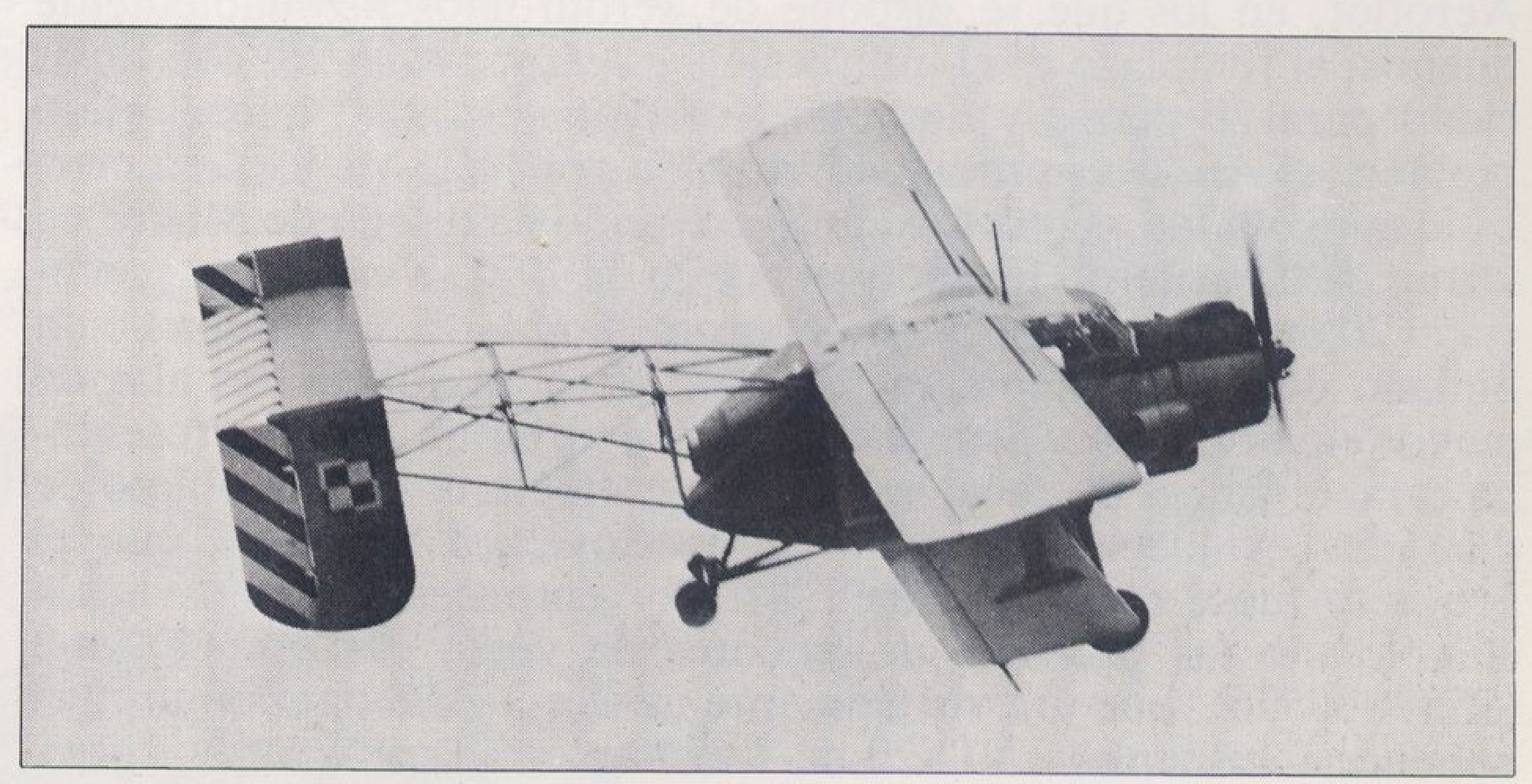
Las otras versiones básicas soviéticas producidas en gran masa fueron la utilitaria An-2T utilizada por los militares y por Aeroflot, el modelo de 14 plazas An-2P usado por Aeroflot, el An-2TP destinado a las rutas regulares de Aeroflot (con el interior de aerolínea e insonorizado, capaz para 12 plazas), el tipo militar y civil An-2S (*Sanitarnyi*), que puede llevar tres camillas a cada lado del pasillo central y un asiento para un asistente, y finalmente el An-2TD, empleado en grandes cantidades por la DOSAAF (la colosal Sociedad Voluntaria para el Apoyo de la Armada, el Ejército y la Fuerza Aérea), responsable de todo el deporte aéreo y que utiliza el An-2TD para el paracaidismo de apertura automática, con la puerta de carga desmontada y asientos plegables, generalmente cuatro a la izquierda y seis a la derecha, pero alternativamente cinco y siete. Casi todos los An-2 llevan un gancho de remolque de veleros y todos ellos pueden recibir fácilmente un tren de esquíes.

En 1949 se evaluó el hidroavión An-4, que eventualmente maduró con profundos flotadores de dural, equipados con timones hidrodinámicos, y con la hélice V514-D9, más pequeña y antecesora de la actual AV-2. Entró en producción limitada en 1954 denominado An-2V, incorporando algunas innovaciones como eran las luces de carreteo y aterrizaje en el borde de ataque del plano inferior. El An-2L (*Leso-okhraneniye*, o protección forestal) llevaba frascos de vidrio conteniendo el fluído extintor. Este tipo fue menos común que el hidroavión contraincendios An-2PP (*Protivo pozharnyi*, o protección contraincendios), que puede embarcar 1 260 litros de agua en una carrera de cinco segundos.

Los prototipos soviéticos han sido numerosos. Uno de ellos, sin designación, sirvió para evaluar aterrizadores para terrenos blan-



El An-2F *Fedya*, llamado también An-2NRK (corrección artillera nocturna), es un radical rediseño destinado a la observación táctica. La ametralladora es usualmente una UBT de 12,7 mm, aunque también se ha probado el cañón NS-23. La producción de este modelo no ha sido muy importante.



Una propuesta relativamente reciente es el LALA-1, utilizado por la polaca WSK-PZL-Mielec en apoyo del desarrollo del M-15, el previsto sucesor como máquina agrícola. El LALA fue equipado con el motor del M-15, el turbofan AI-25, en la sección trasera de su fuselaje truncado.

dos (inspirados en los diseñados por Bonmartini en Italia), que añadían dos ruedas más a cada aterrizador principal y sustituían la de cola por un gran esquí. El An-6 fue equipado con un turbocompresor TK-19 para conservar una potencia de 850 hp a 9 500 m, superior al techo normal; con la suma de otros cambios, había sido concebido para operar en regiones montañosas. Una variante de este modelo fue el An-2ZA (*Zondirovanyi atmosferii*, o investigación atmosférica), con un compartimiento climatizado para un observador científico situado a popa del fuselaje. Bastante más extraño fue el An-2F (*Fedya*) o An-2K (abreviatura de las siglas NRK de *Nochnoi razvedchik korrectirovshchik*, o corrección y reconocimiento nocturnos) de observación y reglaje del tiro artillero. Tenía una cabina trasera totalmente acristalada y rematada por una ametralladora manual, estrechándose hasta convertirse en un mero soporte de la unidad de cola.

A finales de los años cincuenta, unos cien An-2P, algunos de ellos con ventanillas rectangulares, se construyeron en la factoría de Dresde, en la República Democrática Alemana (RDA). En 1959, la construcción de los modelos de aviación general soviéticos fue transferida a Polonia. La manufactura en la URSS cesó en agosto de 1960 tras haberse completado 5 450 células, y desde entonces los únicos An-2 producidos en ese país han sido unos pocos An-2M, que incorporaban unos 290 cambios mayores a fin de mejorar su viabilidad y eficiencia.

Producción bajo licencia

En 1959, la producción futura del modelo fue asignada a la factoría de PZL en Mielec (Polonia), desde donde el 23 de octubre de 1960 despegó el primer An-2 Antek polaco. Tras la evaluación soviética del lote preliminar de diez aviones, el An-2 fue puesto en plena producción en Mielec, en versiones que diferían de las soviéticas por el sufijo de sus designaciones. Algunas variantes han sido desarrolladas en Polonia y en cualquier caso los ingenieros del país han introducido mejoras: por ejemplo, el período de revisión principal de la célula de la versión agrícola An-2R pasó de las 900 horas de 1961 a 1 500 en 1970 y a 2 000 horas en 1973. La producción en Mielec alcanzó los 5 000 ejemplares en febrero de 1973 y los 10 100 a principios de 1985, año en el que es probable que se cierre la línea de montaje. Los An-2 soviéticos han sido exportados a todos los países del Pacto de Varsovia y a Afganistán, Cuba, Grecia, la India, Malí y Nepal. PZL-Mielec ha exportado alrededor de 9 000 aviones a Bulgaria, Checoslovaquia, Corea del Norte, Egipto, Francia, Hungría, Mongolia, Países Bajos, la RDA, Rumanía, Sudán, Tunicia, la Unión Soviética y Yugoslavia.

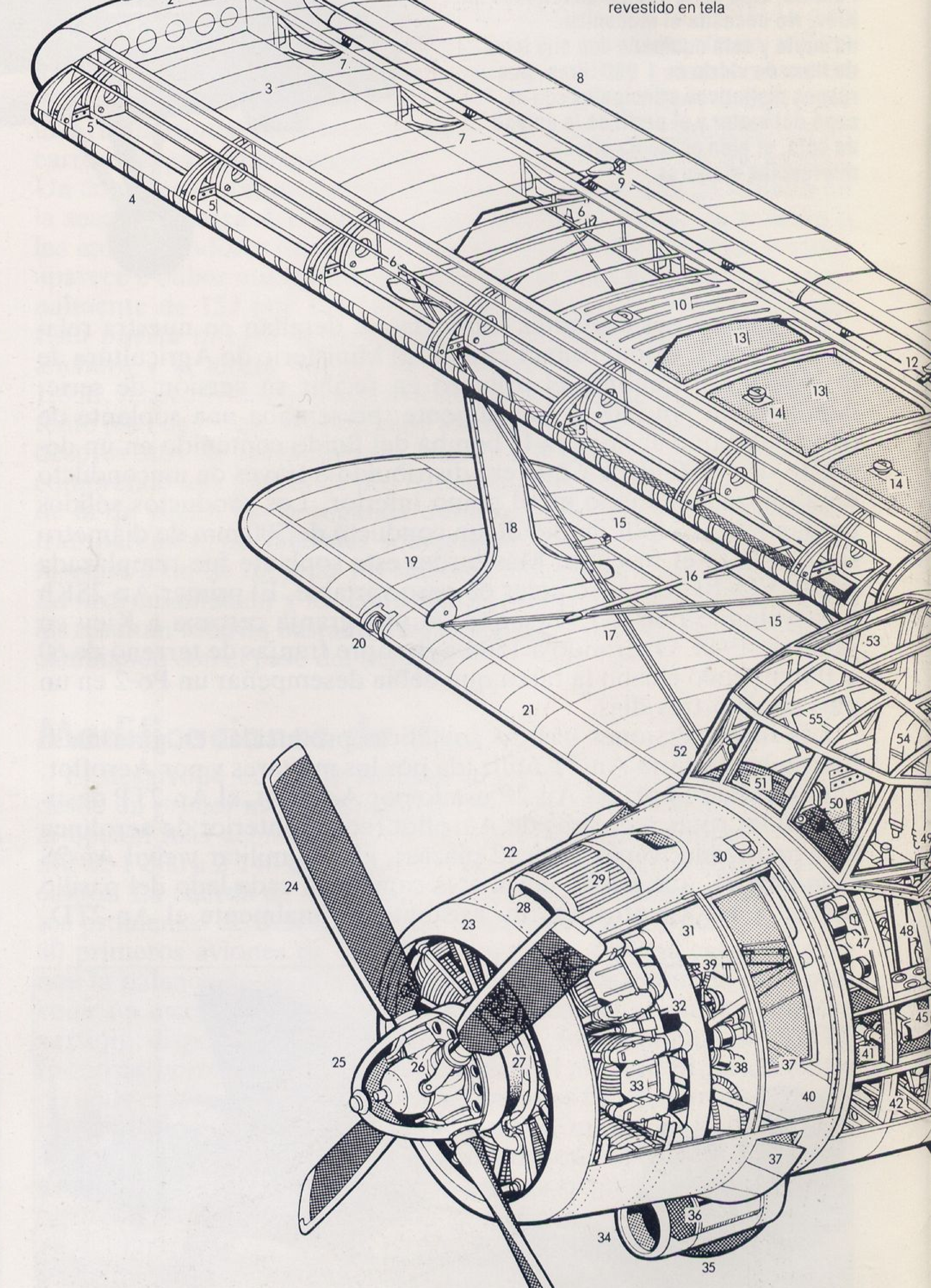
En 1957 se concedió una licencia a China, donde el primer Yunshuji-5 (Y-5) se completó en diciembre de ese año. La producción se centró en Nanchang, empleando el motor HS-5 (designación china del ASh-62IR) producido en Quzhou. La construcción del Y-5 fue más tarde transferida a Harbin y desde 1981 se concentra en Shijiazhuang, en la provincia de Hebei. La producción total del Y-5, y de las variantes locales, no se conoce en Occidente, pero sin duda ascenderá a varios miles de unidades.


Algunos de los Y-5 montaron turbohélices PT6A y ello lleva al problema de la sustitución del An-2. En los servicios regulares de Aeroflot, en los que se dispone de aeródromos razonablemente buenos, el remplazo es el biturbohélice Antonov An-28, con capacidad para 20 plazas y de volar a mayor velocidad que el viejo biplano (el An-28 es producido también por PZL-Mielec). El mercado agrícola fue asignado al propio equipo de diseño de Mielec en virtud de un acuerdo firmado en marzo de 1971, a cuya consecuencia el 20 de mayo de 1973 voló el prototipo M-15. Se trataba de un biplano del mismo peso que el An-2 pero equipado con alas de mayor envergadura y propulsado por un turbofan AI-25. Presentaba características destacables, y cinco ejemplares fueron objeto de dilatadas evaluaciones en la Unión Soviética antes de que el proyecto fuese rechazado en 1981. Por entonces, Antonov había completado las pruebas preliminares de vuelo del primer An-3 (SSSR-30576), que era virtualmente un An-2 estándar con un turbohélice Glushenko TVD-20 de 1 450 hp.

Sin incluir esta posibilidad, el número total de aparatos An-2 construidos debe ser de unos 23 650, lo que no está nada mal para un avión calificado de obsoleto en el mismo momento de su nacimiento.

Corte esquemático del Antonov An-2

1 Luz navegación estribor
2 Carenado borde marginal
3 Revestimiento textil alar
4 Ranura automática estribor
5 Raíles guía ranura
6 Fijaciones montante interplanos
7 Articulaciones externas alerón
8 Alerón estribor
9 Varilla mando alerón
9 Varilla mando alerón
10 Registro acceso depósito carburante
11 Flap superior estribor
12 Varilla mando flap
13 Depósito carburante estribor; capacidad total del sistema 1 200 litros
14 Bocas llenado combustible
15 Flaps plano inferior
16 Varilla unión riostras
17 Riostras diagonales
18 Montaje interplanos estribor
19 Revestimiento textil plano inferior
20 Luz aterrizaje estribor
21 Revestimiento borde ataque en aluminio
22 Paneles capó motor
23 Carenado anular capó motor
24 Hélice cuatripala paso variable AV-2, de 337 cm de diámetro
25 Ojiva
26 Mecanismo cambio paso hélice
27 Engranajes reductores
28 Toma aire carburador
29 Filtros
30 Boca llenado aceite
31 Depósito aceite
32 Colector anular escapes (descarga por estribor)
33 Motor radial Shvetsov ASh-62IR
34 Toma aire radiador aceite
35 Rueda estribor
36 Radiador de aceite
37 Flaps refrigeración
38 Compartimiento equipo accesorio
39 Bancada motor
40 Mamparo parallamas
41 Pedales timón dirección
42 Varillas mando bajo piso
43 Registro acceso sistema control
44 Piso cabina
45 Tomas aire ventilación
46 Consola lateral
47 Panel instrumentos
48 Palanca mando
49 Limpiaparabrisas
50 Compás de reserva
51 Cobertor panel instrumentos
52 Parabrisas
53 Paneles transparentes techo
54 Asiento copiloto
55 Ventanillas visión hacia abajo
56 Arneses
57 Asiento piloto
58 Mamparo cabina
59 Puerta acceso cabina
60 Sección central larguero alar
61 Acometida antena
62 Mástil antena radio
63 Raíz alar
64 Antenas D/F enrasadas
65 Estiba equipaje mano
66 Juntas fijación largueros alares
67 Costilla encastre plano superior
68 Asiento pasaje (máximo 12 plazas)
69 Ventanillas pasaje
70 Alojamientos depósitos ala babor
71 Costillas carenado flap
72 Área estiba equipajes
73 Revestimiento interior cabina
74 Revestimiento fuselaje
75 Toma aire ventilación cabina
76 Retrete
77 Antena VHF
78 Toma aire ventilación retrete
79 Asidero
80 Mamparo trasero cabina
81 Larguero superior fuselaje
82 Pasadero mantenimiento
83 Carenado encastre deriva
84 Fijación larguero deriva
85 Estabilizador estribor, revestido en tela





El SSSR-37901 es uno de los primeros An-3 de serie, con el turbohélice Glushenkov TVD-20 de 1 450 hp. Este avión, que conserva prácticamente la misma célula que el An-2, va a ser producido en grandes cantidades como sucesor del An-2. Nótese el conducto ventral de fumigación.

86 Borde ataque, revestido en aluminio
87 Cables antena HF
88 Borde ataque deriva, de aluminio
89 Estructura deriva, revestida en tela
90 Carenado punta deriva
91 Contrapeso timón dirección
92 Estructura timón dirección, revestido en tela
93 Eje torsión timones profundidad
94 Compensador timón dirección
95 Luz navegación cola
96 Compensador timón profundidad
97 Estructura timón profundidad babaro
98 Estructura estabilizador
99 Montante estabilizador
100 Mando articulación timón dirección
101 Cuadernas maestras fijación estabilizadores y deriva
102 Batería
103 Amortiguador aterrizador caudal
104 Rueda orientable no retráctil
105 Larguero inferior fuselaje
106 Estructura sección trasera fuselaje
107 Cables mando controles cola
108 Antena radioaltímetro
109 Estribos mantenimiento
110 Extintor
111 Puerta carga, de apertura hacia arriba
112 Puerta pasaje
113 Larguero trasero alar
114 Flap superior babor
115 Estructura alerón, revestido en tela
116 Varilla mando alerón
117 Compensador alerón
118 Carenado borde marginal
119 Luz navegación babor
120 Panel revestimiento ranura
121 Ranura de borde de ataque (abierta)
122 Costillas estructurales alares
123 Costillas compresión
124 Larguero delantero
125 Borde ataque costillas
126 Estribo acceso
127 Antena radioaltímetro
128 Carenado raíz alar
129 Varilla unión riostras
130 Riostras diagonales
131 Tubos pitot
132 Montante interplanos babor
133 Flaps ranurados plano inferior
132 Costillas compresión
135 Luz aterrizaje babor
136 Luz carreteo
137 Estructura plano inferior babor, revestido en tela
138 Borde ataque costillas
139 Fijación larguero alar
140 Estructura raíz alar embrionaria (integral con la sección central fuselaje)
141 Viguetas soporte piso cabina
142 Montante arriostramiento soporte aterrizador
143 Carenado borde ataque raíz alar
144 Carenado pata aterrizador
145 Pata amortiguadora
146 Montantes en uve aterrizador
147 Rueda babor
148 Freno neumático rueda

Antonov An-2

Especificaciones técnicas

Antonov An-2P/An-2R
Tipo: transporte de doce plazas (versión P) y avión de aplicaciones agrícolas (versión R)
Planta motriz: un motor de nueve cilindros en estrella PZL ASz-62IR (el ASh-62IR soviético) de 1 000 hp de potencia nominal
Prestaciones: velocidad máxima de baja cota 260 km/h; velocidad de crucero 185 km/h; velocidad mínima de sustentación 90 km/h; alcance (con una carga útil de 500 kg) 900 km
Pesos: vacío (versión P) 3 450 kg; máximo 5 500 kg
Dimensiones: envergadura 18,18 m; longitud 14,24 m; altura 4,00 m; superficie alar 71,60 m^2
Capacidad: cabina de vuelo para un piloto y un mecánico; en la cabina de pasaje de la versión An-2P pueden acomodarse 12 plazas y estibarse 160 kg de equipajes

SP-CNL

Variantes del Antonov An-2

Skh-1: dos prototipos, el primero de ellos con motor ASh-21

Unión Soviética
An-2F: véase An-2NRK
An-2K: véase An-2NRK
An-2L: primer modelo contraincendios; avión terrestre con depósito para agua y productos químicos
An-2M: versión revisada de 1964, construída solamente por la OKB de Antonov
An-2NRK: modelo de reconocimiento nocturno y corrección del tiro artillero
An-2P: versión básica de pasaje, de 14 plazas
An-2PP: hidroavión para la lucha contra incendios forestales
An-2S: versión ambulancia
An-2SKh: versión agrícola
An-2T: transporte utilitario polivalente y remolque de blancos
An-2TD: entrenador de paracaidismo
An-2TP: versión de aerolínea con cabida para 12 pasajeros
An-2V: versión hidro
An-2ZA: laboratorio volante de investigación atmosférica
An-3: nueva versión a turbohélice
An-4: designación original del An-2V
An-6: transporte utilitario de alta cota, destinado a operar en regiones montañosas

Polonia
An-2 Geofiz: modelo de prospección geofísica, desarrollado para la Compañía Estatal de Prospecciones
An-2LW: versión hidro
An-2M: designación original del An-2LW
An-2P: modelo de pasaje aparecido en 1968, con capacidad para 12 adultos y dos niños
An-2PK: versión ejecutiva de cinco plazas
An-2PF: versión de vigilancia y fotogramétrica
An-2PR: versión de control de enlaces televisivos
An-2R: modelo agrícola con una tolva de resina epoxídica para 1 350 kg o un depósito de 1 400 litros
An-2S: versión ambulancia
An-2T: versión utilitaria para 12 plazas o 1 500 kg de carga
An-2TD: entrenador de paracaidismo, con seis asientos en cada costado
An-2TP: versión convertible de carga y pasaje, con seis asientos a cada costado

China
Y-5: designación básica china; se desconoce el número de variantes y sus características

De los An-2 construidos por Mielec (alrededor de 10 000) por lo menos 8 400 han tenido como destino la Unión Soviética y la mayoría de ellos han sido del tipo agrícola An-2R (designación polaca). El ejemplar de la ilustración, un transporte An-2T, es uno de los pocos aviones de este modelo que han permanecido en Polonia. Los aviones producidos en la actualidad están desprovistos de la ojiva de la hélice AV-2 (denominada AW-2 en Polonia), cuatripala metálica de paso variable. La producción del An-2 continúa a bajo ritmo en la República Popular de China (donde es denominado Yunshuji-5 o Y-5), en tanto que el programa de construcción polaco se espera que concluya entre 1985 y 1986.

SP-CNL

M Badrocke

Escuadrones de la RAF

13.º Squadron



El 13.º Squadron fue formado en Gosport para servir en Francia, con la intención inicial de que la unidad estuviera equipada con los aviones B.E.2c de la Royal Aircraft Factory. Dispuso de algunos desde el principio pero también voló con los Caudron, Farman Shorthorn, B.E.2a, B.E.8a, además de con Blériot. Se estuvo entrenando en Gosport durante 10 meses y después pasó una semana en Essex efectuando misiones de defensa nacional antes de ir a Francia con la dotación de B.E.2c al completo.

El escuadrón comenzó a actuar directamente en los vuelos de cooperación artillera y de reconocimiento, pero durante la batalla del Somme en 1916 efectuó misiones de bombardeo, incluidos bombarderos en formación. En abril de 1917 el RAF R.E.8 sustituyó a los modelos B.E., y al escuadrón se le encomendó la tarea de fotografia aérea, llegando a efectuar más de 14 000 fotografías desde entonces hasta la llegada del armisticio. El 13.º Squadron permaneció en activo hasta el final de la guerra y recibió los elogios del comandante del XVII Ejército (al que fue destinado) por su actuación en octubre de 1918 en la batalla del canal du Nord. El escuadrón permaneció en Alemania hasta principios de 1919, en que volvió a Gran Bretaña y fue disuelto el 31 de diciembre en Sedgford.

El 1 de abril de 1924, en Kenley, la Signals Cooperation Flight adquirió entidad de escuadrón y se constituyó en el 13.º Squadron. Fue equipado con los Bristol Fighter, que fueron utilizados para desarrollar las comunicaciones por radio en cooperación con las tropas de tierra. Este cometido fue ampliado a tareas generales de cooperación con el ejército y la unidad trasladó su base a Andover. Voló entonces con el Armstrong Whitworth Atlas y posteriormente con el Hawker Audax una vez se hubo trasladado a varias bases en la meseta de Salisbury. En 1937 dispuso incluso de un autogiro Cierva para investigar su potencial en misiones de cooperación con el ejército. Durante esta época el escuadrón también incorporó los Hawker Hector y a continuación los Westland Lysander, que se llevó a Francia al estallar la II Guerra Mundial.

Durante la «falsa guerra», el escuadrón estuvo muy ocupado trazando los mapas de su zona; sin embargo, en mayo de 1940 la *Blitzkrieg* demostró que los Lysander del escuadrón resultaban totalmente inadecuados, por lo que la unidad sufrió muchas pérdidas durante la retirada a Dunquerke. De vuelta a Gran Bretaña, el escuadrón concentró su atención única y exclusivamente en las tareas de cooperación. Una de ellas consistía en efectuar durante las horas de luz solar a lo largo de una zona de la costa la búsqueda de cualquier desembarco sospechoso que pudiera anunciar el comienzo de una invasión alemana. También envió a un destacamento de aviones Lysander a Warmwell, en Dorset, para efectuar patrullas de salvamento marítimo en unión de las lanchas veloces de la RAF para rescatar tripulantes en el Canal. Esto continuó hasta el verano de 1941, en que la ASR Flight pasó a formar parte del 276.º Squadron y el 13.º Squadron se preparó para nuevos cometidos. Fue reequipado con aviones Bristol Blenheim Mk IV y se entrenó con ellos para desempeñar el cometido de apoyo táctico, llevando a cabo salidas de tendido de cortinas de humo en vistas a una posible invasión. Este cometido se llevó a cabo durante los desembarcos en Dieppe.

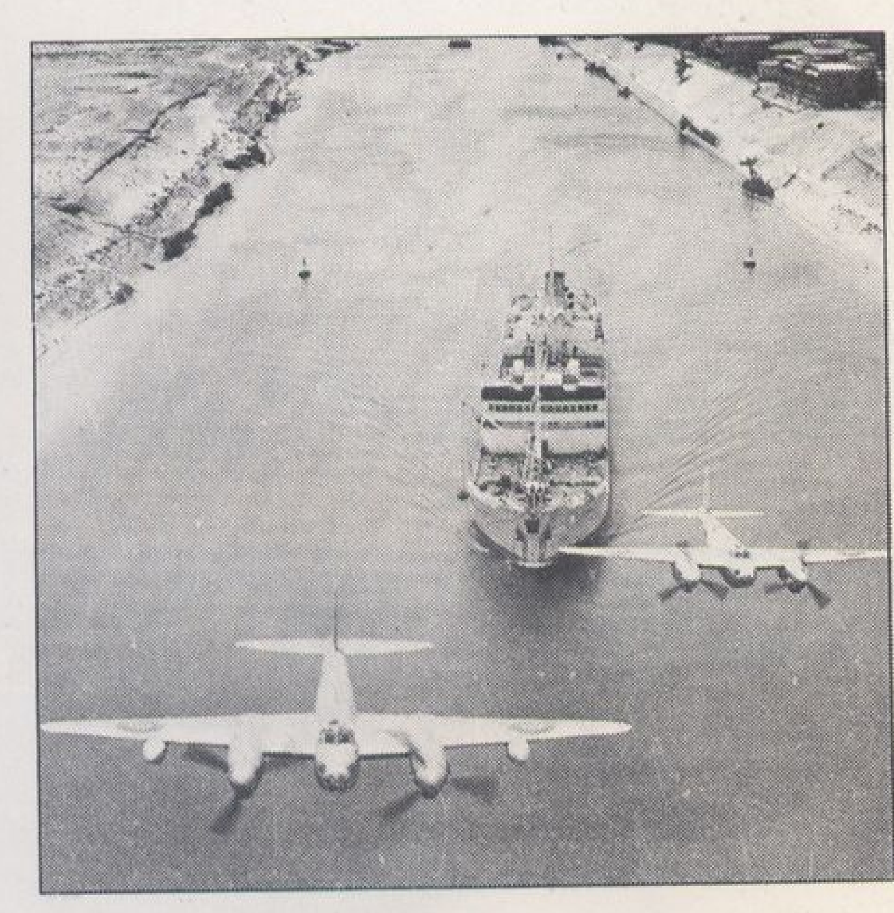
Sin embargo, al escuadrón se le asignó ahora otra misión, que consistía en efectuar incursiones nocturnas sobre Francia. Los aviones Blenheim Mk V llegaron en setiembre de 1942 y el escuadrón se los llevó a Argelia tan pronto como hubo caído Argel. Participó en bombardeos tácticos diurnos en apoyo al 1.er Ejército, sufriendo numerosas pérdidas dado que el Blenheim no podía rivalizar con los cazas alemanes. El escuadrón continuó desempeñando este cometido hasta el mes de mayo de 1943, en que fue designado para la ejecución de patrullas de protección de convoyes a lo largo de las costas de Argelia y Túnez.

A finales de 1943 el escuadrón volvió a cambiar de cometido y de aparato. Voló entonces con los Martin Baltimore en misiones de bombardeo ligero y se trasladó a Italia en marzo de 1944 para unirse a la Fuerza Aérea del Desierto. En otoño, los aviones Baltimore dieron paso a los Boston y el escuadrón continuó su ofensiva detrás de las líneas enemigas en el norte de Italia; así mismo, también comenzó a efectuar incursiones en Austria atacando bases aéreas enemigas. Una vez finalizada la guerra en Italia, el escuadrón se trasladó a Grecia como fuerza de apoyo contra los guerrilleros comunistas y fue disuelto en Hassani el 19 de abril de 1946.

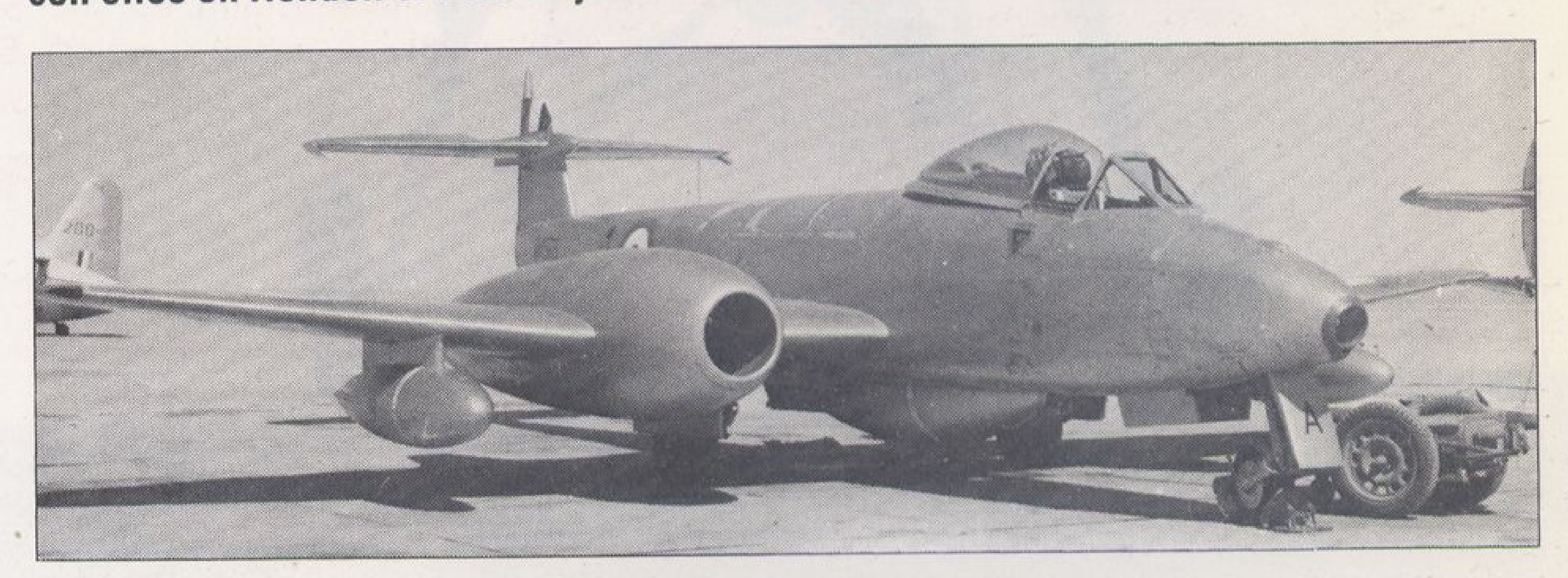
Casi cinco meses después, el 680.º Squadron de Ein Shemer fue redesignado 13.º Squadron. Su cometido ahora fue proporcionar reconocimiento fotográfico en la zona de Egipto, del canal y de cualquier lugar en la que se encontrara la Fuerza Aérea de Oriente Medio. Estuvo dotado para este cometido con los aviones de Havilland Mosquito PR.Mk 34 hasta que en 1951 fueron sustituidos por los Gloster Meteor PR.Mk 10. A finales de 1955 la RAF era cada vez peor recibida en Egipto y por tanto, en febrero de 1956, el escuadrón se trasladó a Akrotiri, la nueva gran base de Chipre. Aquí fue reequipado con los English Electric Canberra para tareas de reconocimiento fotográfico, utilizándose a finales de año en la campaña de Suez para cubrir fotográficamente los objetivos egipcios. En 1972 el escuadrón se trasladó a Malta, y a finales de los años setenta abandonó el área mediterránea para trasladarse posteriormente a Wyton en el año 1978. Tras la retirada de los Canberra de las unidades de primera línea, el 13.º Squadron fue completamente disuelto en Wyton el 5 de enero de 1982.



El Hawker Hector fue diseñado para sustituir a los Audax originales. Se diferenciaba de otros modelos de la familia Hart por tener un motor Napier Dagger y un ala superior sin flecha. El 13.º Squadron recibió su primer avión de este tipo en mayo de 1937 y desfiló con ellos en Hendon el mes de julio.



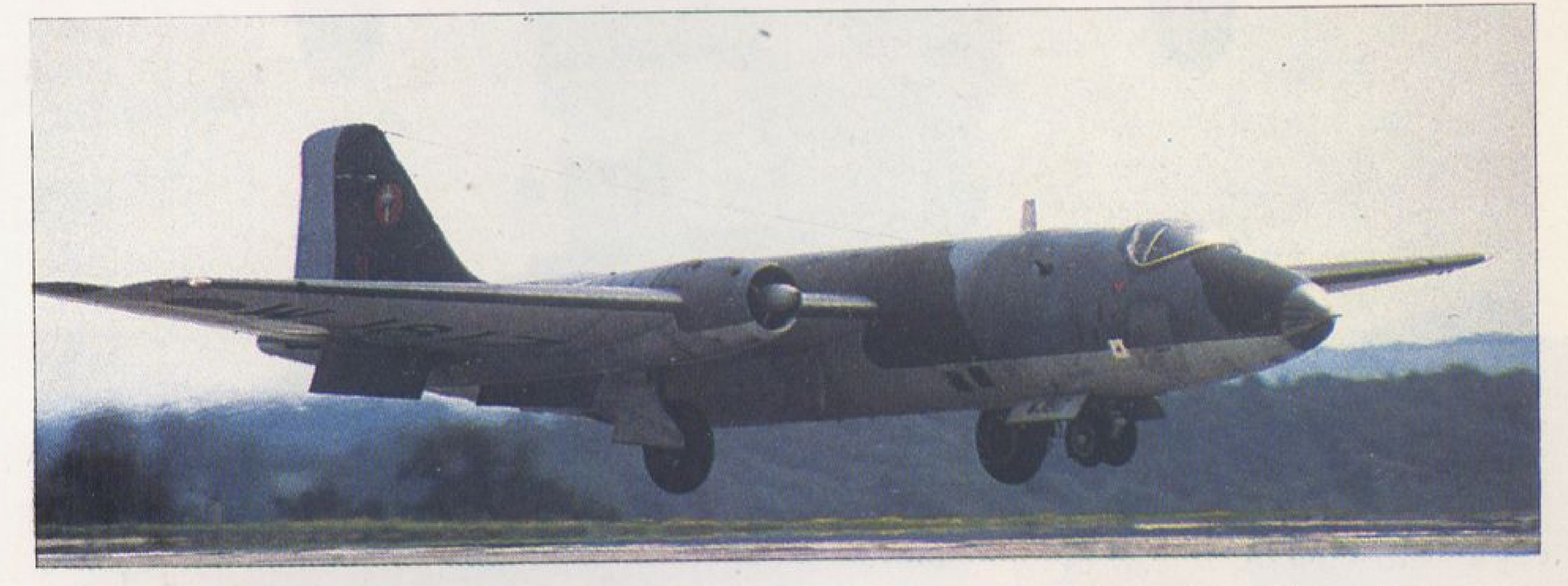
Después de la II Guerra Mundial, el 13.º Squadron se volvió a constituir en Egipto a partir del 680.º Squadron. Su tarea fue la de recofoto y fue equipado con los de Havilland Mosquito PR.Mk 16 y 34. En la foto aparecen dos Mosquito del escuadrón volando sobre el canal de Suez.



Arriba: en diciembre de 1951, en Fayid, el 13.º Squadron entró en la era del reactor sustituyendo sus aviones por los Gloster Meteor PR.Mk 10.



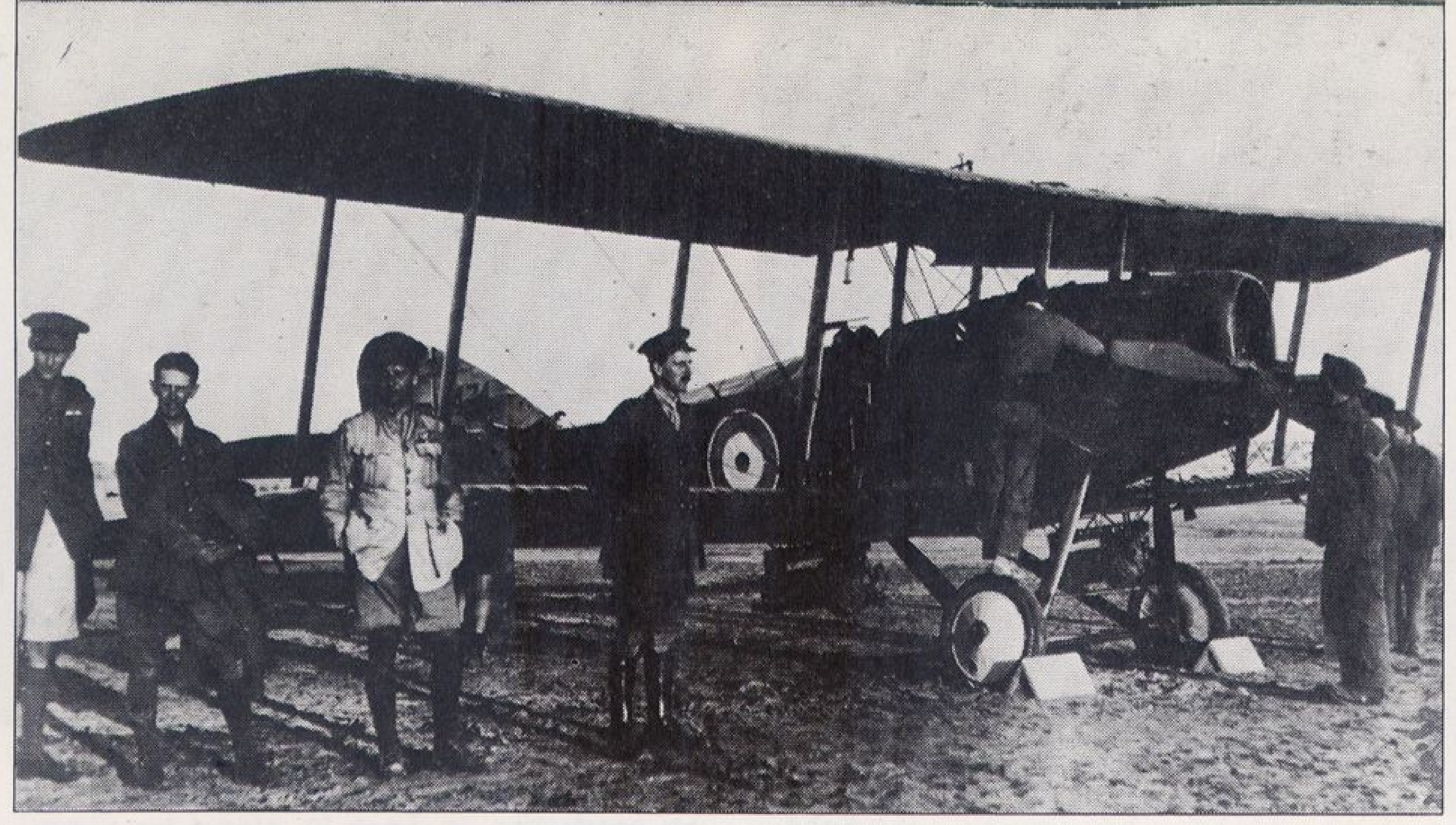
Derecha: el emblema de la daga fue utilizado por el 13.º Squadron desde su formación. La cabeza de lince simboliza la vigilancia durante el período de entreguerras.



El 13.º Squadron voló con los Canberra durante 24 años, utilizándolos durante la campaña de Suez, y conservándolos en Oriente Medio hasta la retirada de la RAF de Malta en 1978. Durante 14 años, el escuadrón utilizó los PR.Mk 9, pero a finales de 1976 pasó a emplear los PR.Mk 7. El escuadrón se disolvió en la base de la RAF de Wyton en enero de 1982 (foto Malcolm English).

14.° Squadron





El 14.° Squadron utilizó gran número de aviones diferentes en la campaña de Palestina de la I Guerra Mundial. Este Martinsyde Elephant fue fotografiado en 1918, utilizado como avión de caza y reconocimiento, así como en tareas de cooperación con el ejército (foto Bruce Robertson).



Dos aviones Vickers Wellesley del 14.° Squadron en pleno vuelo en Palestina a principios de 1939. Los Wellesley del escuadrón fueron utilizados con gran éxito contra varios objetivos italianos en Eritrea durante las primeras fases de la II Guerra Mundial.



Un avión de Havilland Mosquito del 14.° Squadron. El escuadrón recibió sus primeros Mosquito cuando todavía era el 143.° Squadron del Ala de Interdición de Banff. La unidad se trasladó a Francia y posteriormente a Alemania, reasumiendo de nuevo el papel de bombardero con el Mosquito cuando todavía era el 128.° Squadron.



El Canberra B(I).Mk 8 WT363 era un avión del 14.° Squadron, basado normalmente en Wildenrath. En la fotografía aparece durante un ejercicio «Lone Ranger» en Chipre. Las partes inferiores del avión, pintadas de color negro, nos indican que la fotografía fue tomada a principios de los años sesenta, cuando el cometido de la unidad era principalmente la interdicción nocturna (foto John Lake).

Los 13 primeros escuadrones que formó el RFC fueron destinados al frente Occidental de Francia para su entrada en acción. Pero en 1915 se hizo imprescindible el apoyo aéreo al Ejército destacado en Egipto, por lo que el 14.° Squadron se formó en Shoreham con ese propósito el 3 de febrero de 1915, recibiendo aviones Farman y Martinsyde. En noviembre el escuadrón renunció a estos aviones y se embarcó hacia Egipto, reunificándose en Ismailia el 3 de diciembre. Junto con el 17.° Squadron constituyó la 5.ª Ala, y los dos escuadrones fueron destinados a cubrir la totalidad de la zona de Oriente Medio. Como consecuencia de ello, el 14.° Squadron se devidió en patrullas y se dispersó a lo largo del desierto occidental y el canal de Suez. La primera patrulla que efectuó en el desierto occidental en acto de servicio fue en apoyo de las tropas en la lucha contra los Senussi. Esta fue la pauta seguida hasta noviembre de 1926, en que las patrullas se suspendieron y todo el escuadrón se concentró en Mustabig para llevar a cabo el planeado avance contra los turcos en la península del Sinaí.

En este tipo de situaciones el 14.° Squadron era un verdadero escuadrón polivalente, llevando a cabo cualquier cometido que le asignara el RFC en aquella época. En junio de 1917 el escuadrón tuvo una lucida participación en la tercera batalla de Gaza, apoyando al ejército de todas las maneras posibles. A partir de entonces concentró todas sus actividades en Palestina. Durante la lucha que allí tuvo lugar desarrolló un método de recogida de mensajes utilizando un gancho suspendido del avión que hacía presa en una cuerda tendida entre dos postes; esto pasó a convertirse en una práctica común en la RAF durante el periodo de entreguerras, y fue revivido recientemente por los escuadrones Hercules que sirven en las islas Malvinas. El escuadrón se dedicó casi exclusivamente a efectuar salidas para su ejército, una especialización que fue posible ya que otros escuadrones se hallaban ya destacados en la misma zona. El 14.° Squadron también tomó parte en la famosa derrota del 7.° Ejército turco en el Wadi el Far'a en setiembre de 1918, bombardeando y ametrallando a la infantería atrapada. Debido al rápido avance de los ejércitos el 14.° Squadron pasó a ser temporalmente un escuadrón de transporte, llevando 4 220 litros de gasolina y 710 litros de aceite a los escuadrones avanzados.

Una vez finalizada la guerra, el escuadrón dejó sus aviones en Junction Station en enero de 1919, en que el cuadro de la unidad volvió a Tangmere, donde fue disuelto el 4 de febrero de 1919. Algunas unidades de la RAF permanecieron en Oriente Medio y el 1 de febrero de 1920 el 111.° Squadron fue redenominado 14.° Squadron en Ramleh.

Aún cuando la guerra ya había finalizado, Palestina seguía sin ser una zona en paz y el 14.° Squadron tuvo que colaborar con las fuerzas armadas en algunos ejercicios, pero también tuvo que estar alerta para poder hacer frente a cualquier conflicto que surgiera entre árabes y judíos. Sus Bristol Fighter fueron sustituidos por los de Havilland D.H.9A en 1924. Una vez establecido como unidad de bombardeo, el escuadrón se trasladó a Jordania en 1927. Permaneció allí durante once años como unidad representativa de la RAF, e incluso como fuerza de pacificación tuvo que realizar numerosos vuelos de larga distancia. En 1938 abandonó los biplanos en favor de los Vickers Wellesley. El escuadrón se llevó este aparato a Port Sudan en 1940, año en que Italia entró en guerra, e inmediatamente tomó la iniciativa contra los italianos efectuando un bombardeo contra la base aérea de Massawa, donde destruyó 1 591 000 litros de gasolina y dañó las instalaciones. Después de este éxito, el escuadrón continuó efectuando otras incursiones contra posiciones italianas en Eritrea, disponiendo durante un corto espacio de tiempo de sus propios cazas de defensa en forma de una patrulla de Gloster Gladiator.

Sin embargo, el monomotor Wellesley era lento y presentaba algunos riesgos durante las largas salidas de bombardeo sobre regiones aisladas, por lo que el escuadrón se reequipó gradualmente con Bristol Bhenheim Mk IV. En abril de 1941 ya no fue precisa su presencia en Port Sudan, por lo que se trasladó a Egipto y posteriormente a Palestina. De ahí fue destinado a Iraq y efectuó algunas salidas de lanzamiento de propaganda sobre Irán, donde los alemanes intentaban influir en contra del suministro de petróleo a los Aliados. El escuadrón también participó en la campaña de Siria y a finales de 1941 se trasladó al desierto occidental, donde principalmente efectuó bombardeos. Tuvo una gran participación en la ofensiva llevada a cabo por las Fuerzas Aéreas del Desierto, desplazándose por la región a expensas de que la suerte del 8.° Ejército aumentara o palideciera. En agosto de 1942 el escuadrón se retiró a Egipto, donde comenzó la conversión a los aviones Martin Marauder, siendo el primer escuadrón de la RAF en utilizar este modelo. Las operaciones se reanudaron en octubre con una salida de reconocimiento, seguida de salidas antibuque y de colocación de minas en los puertos del desierto. El Marauder también efectuó salidas de bombardeo, pero hacia finales de año se estimó que este escuadrón era adecuado para el lanzamiento de torpedos, y a principios de 1943 voló hacia el oeste para unirse a las fuerzas de la RAF en Argelia, desde donde efectuó patrullas antisubmarinas. Su zona de actuación también aumentó, al enviar destacamentos a Túnez y posteriormente a Sicilia e Italia, llevando a cabo este poco espectacular cometido durante todo el año 1943 y la mayor parte de 1944.

En octubre de 1944, el escuadrón hizo sus maletas, dejó atrás a sus Marauder, y se trasladó a Gran Bretaña por primera vez desde 1919. Se volvió a reequipar con los Vickers Wellington GR.Mk XIV en Chivenor para efectuar una vez más operaciones antibuque. Sus zonas de operación fueron los accesos occidentales de la costa atlántica de Francia hasta el golfo de Vizcaya. La unidad efectuó regularmente patrullas antibuque, pero como en esos momentos la actividad de los submarinos alemanes era muy escasa no tuvo mucho trabajo. Poco después de la victoria en Europa, el escuadrón se disolvió en Chivenor el 8 de junio de 1945. En esa



Un McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2 del 14.° Squadron pasa frente a un castillo alemán. Los Phantom de la RAF en Alemania sustituyeron a los Canberra sólo hasta la llegada de los Jaguar (foto MoD).



Dos SEPECAT Jaguar GR.Mk 1 del 14.° Squadron, primer escuadrón de la RAF Germany que recibió este avión. Está previsto que esta unidad sea la última receptora del Panavia Tornado.

época se produjo una gran confusión cuando la RAF fue convertida en una fuerza aérea de paz. El 1 de junio se volvió a crear un nuevo 14.° Squadron al ser redesignado el 143.° Squadron de Banff. El escuadrón pasó a especializarse en el ataque costero, recibiendo los de Havilland Mosquito F.B.Mk 6 que era parte del Ala Banff que causó estragos a los barcos enemigos en las costas holandesas y noruegas. Permaneció durante nueve meses cumpliendo este cometido antes de ser disuelto el 31 de marzo de 1946.

Cuando al año siguiente se volvió a formar el escuadrón en Wahn, Alemania, al ser redenominado el 128.° Squadron, se equipó de nuevo con aviones Mosquito. En aquella ocasión voló con la versión bombardero del Mosquito, la B.Mk 16, y posteriormente con el B.Mk 35 como parte de las BAFO. Su cometido era estar dispuesto para contraatacar en caso de que los soviéticos iniciaran la invasión a través de las planicies alemanas. En 1951 se consideró que era más efectivo llevar a cabo esta tarea con los cazabombarderos de modo que el 14.° Squadron fue dotado con los de Havilland Vampire FB.Mk 5 y pasó a formar parte del Ala Fassberg. Su vida transcurrió en medio de continuos ejercicios a fin de convertir al escuadrón en una unidad altamente operativa. En 1953 los Vampire dieron paso a los de Havilland Venom para desempeñar el mismo cometido. En 1955 y durante los siete años siguientes, el escuadrón actuó como unidad de caza de intercepción con los Hawker Hunter como parte de una reducida fuerza de caza destacada en Alemania. Fue disuelto temporalmente en Gütersloh el 17 de diciembre de 1962.

Ese mismo día, el 88.° Squadron fue redesignado 14.° Squadron y se le asignó la tarea de interdicción táctica nuclear y convencional con aviones English Electric Canberra B(I).Mk 8. Esto supuso que las tripulaciones debían volar en territorio enemigo a baja altura y bombardear importantes objetivos para destruir la capacidad enemiga de librar una batalla terrestre. Realizó este cometido en Wildenrath durante siete años y medio y se disolvió allí mismo el 30 de junio de 1970.

Al mismo tiempo, cerca de Bruggen se creó un nuevo 14.° Squadron como punta de lanza de la fuerza de McDonnell Douglas Phantom de la RAF en Alemania. A los Phantom se les encomendó las tareas que llevaban a cabo todos los escuadrones de ataque de la RAF en Alemania, y el 14.° Squadron pronto entró en acción desempeñando los cometidos de ataque a baja cota. Ha continuado con este papel desde que adoptó los aviones SEPECAT Jaguar en 1976 y se convirtió en el primer escuadrón destacado en la República Federal Alemana en volar con este aparato.



El símbolo del cruzado alado conmemora el largo servicio prestado por el escuadrón en Oriente Medio, mientras que los diamantes azules son una innovación más reciente (foto Malcolm English).

15.° Squadron



El 1 de marzo de 1915 se formó el 15.° Squadron del RFC en South Farnborough a partir del 1.er Squadron de Reserva, incluyendo personal del centro de reclutamiento de la misma base. Después de efectuar su entrenamiento en Hounslow, el escuadrón se trasladó a Dover, pero debido a tareas de conversión no fue hasta diciembre que se mudó a Francia, donde en enero de 1916 inició una serie de operaciones desde Droglandt como parte de la 2.ª Ala.

El día de Año Nuevo de 1917 se le encomendaron las patrullas de contacto y ataque al suelo, y tuvo que traspasar en ambos casos las líneas enemigas a baja cota con los frágiles RAF B.E. Con la llegada de la primavera se produjo el avance en la ofensiva de Arrás y el escuadrón continuó llevando a cabo los vuelos a baja cota, registrando muchas pérdidas. Esta situación pudo aliviarse en el mes de mayo, en que los aviones R.E.8 de la RAF sustituyeron a los B.E., que estuvieron al servicio del 15.° Squadron durante dos años. El escuadrón sufrió una serie de rápidos cambios de bases hasta setiembre, en que se incorporó a la 12.ª Ala de Longavesnes. Efectuó entonces una serie de bombardeos nocturnos sobre polvorines detrás de las líneas, y algunas bombas alcanzaron con éxito los objetivos. Posteriormente, el escuadrón tomó parte en la batalla de Cambrai, efectuando de nuevo ataques a baja cota. El primer día murieron cuatro oficiales y tres resultaron heridos por fuego antiaéreo.

La ofensiva de primavera de 1918 provocó que el 15.° Squadron tuviera que intervenir intensamente, sucediéndose sin cesar las salidas y una serie de cambios de bases. Cuando se produjo la ofensiva alemana y dió comienzo la contraofensiva, el escuadrón, que se encontraba en Vert Galand, volvió a desempeñar su cometido más usual de cooperación con el ejército. Esto continuó así hasta la ofensiva final en otoño de 1918, y en el mes de setiembre, al escuadrón le fue asignada una nueva misión, concretamente el lanzamiento de cajas de munición a las tropas más avanzadas en respuesta a las peticiones efectuadas por las mismas tropas desde el campo de batalla.



Una típica imagen de la I Guerra Mundial: una alineación de aviones R.E.8 del 15.° Squadron preparándose para la salida del día. Los aviones del escuadrón se distinguían por la franja blanca alrededor del fuselaje, justo enfrente de los estabilizadores (foto Bruce Robertson).

Durante las semanas finales, el escuadrón volvió a hacerse cargo de las patrullas de contacto, aunque no por mucho tiempo. El escuadrón apoyó al V Ejército en todos sus movimientos hasta febrero de 1919, en que fue reducido al cuadro de mando y volvió a Fowlmere, donde fue finalmente disuelto el 31 de diciembre de 1919.

El escuadrón se constituyó de nuevo el 20 de marzo de 1924, siéndole encomendado un cometido poco corriente. Su base fue Martlesham Heath, en donde operaba el Aeroplane & Armament Experimental Establishment, la primera organización de pruebas. El 15.° Squadron pasó a formar parte de esta organización y fue el responsable de las pruebas experimentales y de armamento. También sirvió como unidad de bombardeo diurno con los de Havilland D.H.9A. De hecho, el número del escuadrón inducía a cierto error, ya que actuaba en el seno del A&AEE mientras que su personal seguía asignado nominalmente al 15.° Squadron. El verdadero propósito de esta situación era incrementar el número de escuadrones en los Air Estimates anuales. Una vez dicho esto, cabe admitir que el 15.° Squadron «nominal» llevó a cabo durante los diez años que permaneció en Martlesham Heath las pruebas de 76 modelos experimentales, así como 33 de diferentes tipos de armamento. Se disolvió temporalmente el 31 de mayo de 1934.



En 1958 el 15.° Squadron se unió al 10.° en Cottesmore y pasó a ser el segundo escuadrón equipado con el Victor B.Mk 1. Sus aviones fueron pintados con pintura blanca antireflectante.

Al día siguiente se formó un nuevo 15.° Squadron y le fue asignado un cometido más convencional, como era el bombardeo diurno. Fue equipado en Abingdon con Hawker Hart. Inmediatamente después, el oficial al mando reforzó la personalidad del escuadrón al pintar el número de éste en los aviones con cifras romanas en lugar de con cifras árabes. Lo mismo ocurrió con el nuevo emblema del escuadrón y, tras una batalla con el College of Heralds, se llegó al acuerdo de que la unidad pasaba a ser el XV Squadron, algo que ha quedado para la posteridad. El proceso de conversión fue lento y pasó casi un año de que el escuadrón pudiera considerarse operativo. Pronto ascendió en categoría al demostrar su valor frente a otros escuadrones parecidos, y pasó a formar parte del 1.er Group de Bombardeo. En 1936 el Hawker Hind sustituyó a los Hart, lo que supuso una cierta mejora en las prestaciones. En enero de 1937, la unidad dió lugar al 52.° Squadron, que se trasladó a Upwood. En el mes de mayo tomó parte en unas pruebas especiales de bombardeo en picado, efectuando ataques en ángulos de 55° y adquiriendo una habilidad especial en este tipo de cometidos. Estaba previsto que el escuadrón se reequipara a finales de año con Fairey Battle, pero esto no llegó a concretarse hasta junio de 1938, año en que el escuadrón se había vuelto a dividir para formar el 106.° Squadron. En el mes de agosto ya estaba en condiciones de tomar parte en los ejercicios de defensa nacional. Durante finales de 1938 y la totalidad de 1939 se dedicó al entrenamiento para perfeccionar su capacidad de combate. A medida que se fue acercando la guerra, el XV Squadron fue asignado a la Advanced Air Striking Force y fue el primer escuadrón de la RAF que se trasladó a Francia, el 2 de setiembre de 1939, con el fin de poder bombardear el Ruhr en caso de que Alemania iniciara un ataque total contra Gran Bretaña.

De hecho, el escuadrón no entró mucho en acción, y antes de que los alemanes hubieran avanzado hacia el oeste ya estaba de vuelta en Gran Bretaña para ser reequipado con el Bristol Blenheim Mk IV. Sin embargo, el 10 de mayo de 1940, el escuadrón entró plenamente en acción. Más tarde se produjo el desastre de Sedán y posteriormente fue puesto fuera de servicio. Fue reequipado en Wyton, Huntingdonshire, y puesto a punto para poder iniciar sus acciones en Francia y posteriormente en Alemania. Pronto el escuadrón pasó a desempeñar actividades nocturnas. Continuó así hasta el mes de octubre, en que el escuadrón completó su conversión a los Vickers Wellington.

En diciembre el escuadrón volvió a ser operativo y tomó parte en la ofensiva nocturna contra Alemania. Esto continuó así durante seis meses y posteriormente el XV Squadron pasó a desempeñar cometidos más importantes. Fue el segundo escuadrón elegido para volar el primero de los bombarderos cuatrimotores de la nueva generación, el Short Stirling. el primer avión llegó el 11 de abril, y el 30 de abril cuatro de estos aparatos bombardearon Berlín, Kiel y Hamburgo. Las operaciones prosiguieron sin cesar y la primera pérdida se produjo el 10 de mayo, cuando el oficial al mando no pudo regresar. En julio, el escuadrón inició una serie de bombardeos diurnos contra Brest, escoltado por el Mando de Caza, pero hacia finales de mes volvió a las ofensivas nocturnas.

Durante el invierno de 1941 el escuadrón participó en las primeras pruebas operativas del «Trinity», un aparato que fue desarrollado en el magnífico «Oboe», que permitió efectuar bombardeos sin visibilidad con cielo cubierto. Continuó la ofensiva durante todo el año 1942. El escuadrón participó también en las acciones de «mil bombarderos» contra Colonia y Essen en mayo y junio, desempeñando también el cometido de siembra regular de minas en las aguas costeras y canales de Alemania.

En el día de Año Nuevo de 1943 llegaron los Stirling Mk III y con ellos una mayor velocidad de crucero. Pronto algunos de los aviones fueron equipados con el radar de ayuda a la navegación «Gee», con el que pudo dirigir a las formaciones hasta su objetivo. La Patrulla A fue elegida en el mes de agosto para pasar a formar el 622.° Squadron, lo que permitió que el escuadrón volviera a reequiparse hasta disponer de su fuerza inicial. El final del año supuso también el final del Stirling. Uno de ellos, el N3669 «LS:H», llegó a volar en 67 acciones del escuadrón, algo que suponía un record para el Stirling.

A mediados de junio de 1944 el escuadrón se convirtió a los Avro Lancaster e inició las operaciones cuando la batalla de Berlín se hallaba en su apogeo, pasando a ser éste su objetivo más frecuente. Al ir equipado con el «Gee», el escuadrón utilizó algunos de sus aparatos para señalizar los objetivos en beneficio del resto de la unidad. A medida que pasaba el tiempo, el escuadrón se vió envuelto en la batalla contra las V-1, y bombardeó los emplazamientos en el norte de Francia, volviendo a las acciones diurnas quince días después del Día D. El XV se convirtió en un escuadrón especializado de bombardeo y fue equipado con «G-H» para permitirle efectuar con precisión bombardeos a ciegas diurnos y nocturnos. Los aviones que iban equipados de este modo se distinguían por dos franjas amarillas en las derivas. En setiembre se reanudaron los bombardeos estratégicos y no se produjo ninguna interrupción hasta el ataque final del escuadrón el 22 de abril de 1945. Inmediatamente después participó en la operación «Manna», efectuando salidas de lanzamiento de víveres y suministros a la población holandesa.

Las tareas de paz que siguieron incluían el transporte de prisioneros de guerra de la Europa continental a Gran Bretaña, así como vuelos sobre Alemania para que el personal de tierra pudiera observar los resultados de la ofensiva aliada. En junio de 1946 el escuadrón recibió algunos Lancaster B.Mk 1 (especiales), que habían sido utilizados por el 617.° Squadron para el lanzamiento de bombas «Grand Slam», y los empleó en entrenarse con estas bombas contra las bases de submarinos de Farge. En otoño, la unidad fue reducida a seis aviones. En febrero de 1947 llegó el primero de los Avro Lincoln del escuadrón y en el plazo de un mes desaparecieron los Lancaster. Algunos de los Lincoln fueron modificados especialmente para transportar bombas Tallboy de 5 440 kg. Efectuó numerosos entrenamientos sobre Farge y posteriormente el escuadrón efectuó su primer destacamento «Sunray» a Egipto. Una vez allí, llevó a cabo acciones contra la tribu Qutei, que se había sublevado, y posteriormente el escuadrón llevó a término tareas rutinarias de un escuadrón de bombardeo propias de los tiempos de paz hasta que fue disuelto en Wyton el 29 de noviembre de 1950.

El escuadrón se volvió a crear inmediatamente en Marham, donde sus nuevas tripulaciones efectuaron su conversión a los Boeing Washington B.Mk 1, trasladándose posteriormente a su base operativa de Coningsby. Voló con los Washington durante dos años y participó en todos los ejercicios anuales, siendo el último escuadrón en efectuar el lanzamiento de bombas en el polígono de tiro de Heligoland, en febrero de 1952.

En mayo de 1953 el escuadrón recibió los English Electric Canberra y pasó por lo tanto a formar parte del nuevo Mando de Bombardeo a reacción. Poco después se trasladó a Cottesmore, donde completó su conversión al primer plano de eficacia. Al cabo de nueve meses fue destinado a Honington, que se convirtió en su base permanente. Desde allí efectuó todas sus operaciones de rutina, incluyendo sus despliegues en ultramar «Lone Ranger», así como en Adén y Nairobi. En 1956, cuando comenzaron a gestarse los problemas en Egipto, el XV llevó a cabo 56 salidas a Malta para almacenar bombas durante el mes de agosto. En setiembre se trasladó a Chipre y el 31 de octubre atacó los aeródromos egipcios. Desde entonces hasta el 5 de noviembre el escuadrón sirvió en 37 misiones. El 8 de noviembre el escuadrón regresó a Honington. Cinco semanas después volvía a estar en Malta por si se producían nuevos problemas y permaneció allí hasta el día de Año Nuevo. Se disolvió el 15 de abril de 1957.

Tras 17 meses, el XV Squadron fue reformado en Cottesmore como el segundo escuadrón operativo con el Handley Page Victor B.Mk 1. Hasta febrero de 1957 el escuadrón no volvió a ser operativo y entonces era capaz de estar en el aire al cabo de cuatro minutos de recibir una alerta de reacción rápida. En julio de 1960 el escuadrón voló el primer Victor B.Mk 1A equipado con material de ECM para combatir los radares de la URSS. La vida como parte de la fuerza de disuasión nuclear era muy activa y el XV efectuó numerosos traslados a ultramar y demostró su capacidad de despliegue por todo el mundo. Continuó así hasta abril de 1963, en que el escuadrón hubo de hacer su conversión a un cometido de baja cota ya que se consideró que era demasiado arriesgado atacar al bloque soviético a alta cota. En diciembre el escuadrón fue destinado a Singapur debido a la confrontación indonesia, y mientras estuvo allí llevó a cabo ejercicios con armas. Cuando la disuasión nuclear pasó a depender de la Royal Navy, el Victor B.Mk 1 fue destinado al cometido de avión cisterna y el escuadrón se disolvió el 31 de octubre de 1964.

El escuadrón no volvió a constituirse hasta 1970 y lo hizo como el segundo escuadrón con el Hawker Siddeley Buccaneer de la RAF. Esto tuvo lugar en Honington el 1 de octubre. Tras un corto proceso de conversión, el escuadrón fue destinado a Laarbruch, República Federal Alemana, en enero de 1971 como parte de ala de unidades de interdicción de largo alcance de la RAF Germany para sustituir al obsoleto Canberra. El escuadrón desarrolló todas las técnicas necesarias para la «guerra caliente» y se ocupó de la toma de contacto con su área de operaciones. Continuó desempeñando este cometido en la República Federal Alemana, perfeccionando sus técnicas para mantenerse al día en caso de diversas amenazas y necesidades hasta setiembre de 1983 en que se convirtió en el primer escuadrón en Alemania Federal que incorporaba el Panavia Tornado. Actualmente, el escuadrón está entrenándose con el Tornado para operaciones RAFG, yendo en cabeza de cualquier posible sustitución de todos los Buccaneer y Jaguar.

El 15.° Squadron fue la primera unidad de la RAF Germany equipada con el Panavia Tornado. Sus aviones llevan el número «XV» en las derivas y un código de dos letras que comienzan con la «E»; el aparato de la fotografía, el «EB», corresponde al numeral ZA448 de la RAF (foto 15.° Squadron Royal Air Force).



16.º Squadron



El 10 de febrero de 1915 se constituyó en St Omer el 16.º Squadron a partir de destacamentos de los Squadrons n.os 2, 5 y 6 con la finalidad de acelerar la expansión del RFC en Francia en la primavera de 1915. Gracias a que sus tripulaciones ya tenían cierta experiencia, pudo entrar en acción tan sólo dos semanas después. Era tal la mezcla de aviones de que disponía el 16.º Squadron que uno se pregunta si los tres escuadrones que lo formaban proporcionaron a la nueva unidad todos aquellos modelos que no deseaban. Algunos de ellos duraron mucho y en la batalla de mayo en Aubers, el escuadrón estuvo dotado principalmente con los RAF B.E.2c. Durante esta batalla, el escuadrón «inventó» las patrullas de control, efectuando vuelos a baja cota sobre el frente y utilizando la radiotelegrafía para informar de los avances de las tropas de infantería a las que prestaba su apoyo. Asimismo, llevó a cabo todas aquellas operaciones propias de los escuadrones en aquellos días: reconocimiento, cooperación artillera, patrullas ofensivas y bombardeos.

En 1916 el escuadrón fue totalmente equipado con el B.E. además de con un par de Bristol Scout para su protección, y desempeñó mayoritariamente los cometidos de apoyo al ejército. Durante el verano, el escuadrón efectuó durante un período de tiempo bombardeos estratégicos, algunos de ellos nocturnos, sobre objetivos tales como estaciones de ferrocarril y depósitos de municiones justo detrás de las líneas enemigas. Al 16.º Squadron le fue asignada en agosto una misión de bombardeo de las bases de dirigibles en Bruselas. Durante el resto de 1917 predominaron las tareas de rutina.

En mayo de 1917, el escuadrón se volvió más efectivo al ser reequipado con los RAF R.E.8, efectuando con ellos patrullas aéreas y sirviéndole de escolta. Durante esta época las tareas de fotografía también jugaron un papel muy importante en las actividades del escuadrón. Al principio de 1918 volvió a su cometido de bombardeo nocturno, utilizando bengalas para iluminar los objetivos, hasta que la ofensiva alemana hizo que retornara a las patrullas de contacto con tropas enemigas. Desde entonces hasta el armisticio, el escuadrón participó activamente en la ofensiva en la que los Aliados fueron obligando a los alemanes a retirarse poco a poco a su propio país. Tras la guerra, el R.E.8 pasó a ser obsoleto y el escuadrón regresó a Gran Bretaña en 1919 reducido al cuadro de mando, siendo disuelto en Fowlmere a finales de año.

En 1924, seis años después de haberse formado la RAF, se volvió a constituir el 16.º Squadron y se le asignó el mismo cometido que durante la I Guerra Mundial, el de cooperación con el ejército. Su base fue Old Sarum, cerca de Salisbury, y fue dotado con Bristol Fighter. Destinado al Mando Sur del Ejército, el escuadrón participó en una serie de ejercicios rutinarios del Ejército en diferentes partes del pais y sus aviones tuvieron que operar muy a menudo desde aeródromos poco preparados. Su cometido no había cambiado mucho desde la I Guerra Mundial y sus aviones tampoco, pero en 1931 el escuadrón recibió los biplanos Armstrong Whitworth Atlas, a los que siguieron los Hawker Audax a finales de 1933.



El R.E.8 fue la espina dorsal de las operaciones del 16.º Squadron desde 1917 hasta el final de la guerra. Fue utilizado en misiones de apoyo al ejército (todo tipo de reconocimientos y observación artillera) y sus aviones eran reconocidos por dos franjas blancas, una a cada lado de la escarapela (foto Bruce Robertson).

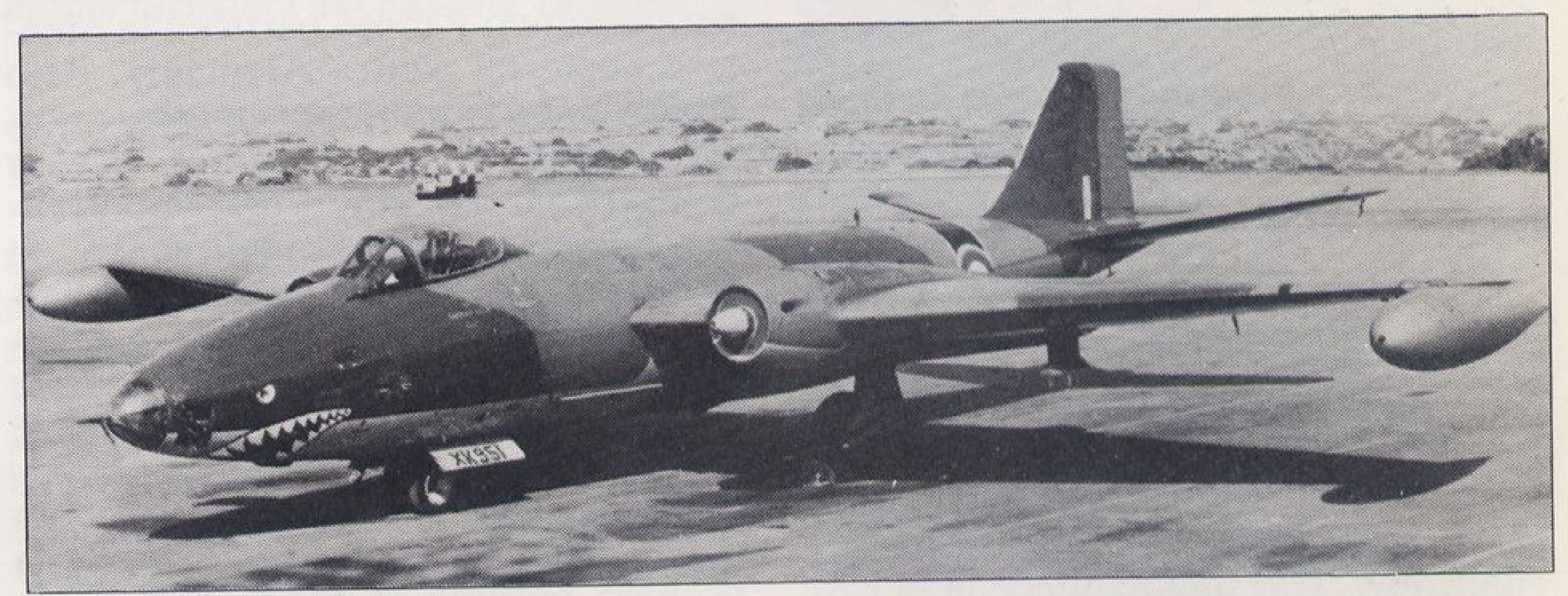
A finales de los años treinta, Westland desarrolló un monoplano de ala alta destinado a las tareas de cooperación con el ejército, el Lysander. El 16.º Squadron fue el escuadrón elegido para preparar este avión para entrar en servicio. Los primeros aparatos llegaron en junio de 1938 y el escuadrón se vió muy ocupado desarrollando tácticas para este nuevo modelo. Cuando comenzó la II Guerra Mundial en setiembre de 1939, el escuadrón permaneció en Gran Bretaña como reserva operativa, suministrando a los escuadrones del Air Component tripulaciones entrenadas y probando numerosos modelos de aviones dentro de su papel de cooperación con el ejército. También desarrolló nuevas técnicas, entre las que cabe destacar el rociado con gas sobre las tropas enemigas.

Un mes antes de que diera comienzo en Francia la «guerra caliente», el 16.º Squadron cruzó el Canal y participó activamente en el combate, especialmente alrededor de Le Cateau. El cometido del escuadrón fue el reconocimiento táctico, en el que sus lentos aparatos eran altamente vulnerables al fuego de artillería y a los cazas enemigos. Tras doce días de lucha y de graves pérdidas, los supervivientes del escuadrón se trasladaron a Kent, donde la unidad fue reequipada y reformada en Lympne antes de volver a ser destinado a las mismas misiones en Dunquerke.

Una vez se hubo completado la evacuación de Dunquerke, el escuadrón fue asignado a la misión de defensa de Gran Bretaña, efectuando patrullas a lo largo de la costa para detectar cualquier intento de invasión por parte de los alemanes, llevándolas a cabo durante el amanecer y anochecer. La presencia cada vez mayor de aviones en la zona del Canal causo graves problemas. Afortunadamente, el Lysander demostró ser un aparato adaptable al lanzamiento de botes neumáticos y equipos de salvamento para aquellos tripulantes que se encontraban desamparadas en el agua. El escuadrón formó una patrulla especial para las tareas de salvamento marítimo. Las patrullas anti-invasión continuaron hasta la primavera de 1941 y las de salvamento hasta el verano. Fue entonces cuando el escuadrón pudo volver a concentrarse en su cometido de apoyo al ejército. No llevó a cabo ninguna operación, pero sí numerosos ejercicios con el Ejército hasta 1942, en que el North American Mustang sustituyó al Lysander.



A mediados de los años treinta el 16.º Squadron volaba con el Hawker Audax, el avión estándar de cooperación con el ejército. Véanse las fajas negras de identificación en el fuselaje (foto Bruce Robertson).

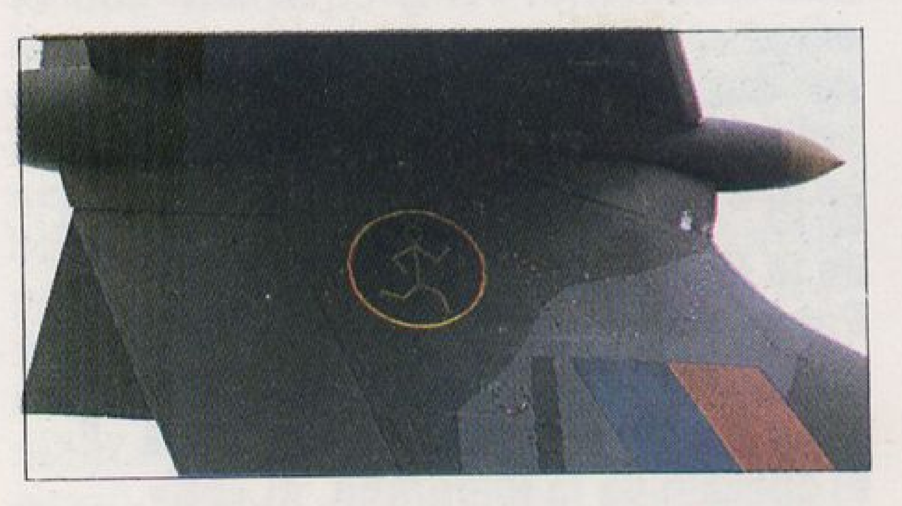


El Canberra B(I).8 XK951 del 16.º Squadron visto en Malta poco antes de que el escuadrón se disolviera en junio de 1972. El 16.º Squadron fue la última unidad de la RAF equipada con el Canberra de bombardeo. Sus aviones B(I).Mk 8, que se distinguían por su boca de tiburón, fueron retirados 21 años después de que el 101.º Squadron hubiera recibido los primeros Canberra de la RAF.

Este aparato hizo operativamente posible el reconocimiento táctico, y el 16.º Squadron comenzó a enviar patrullas al Canal y a las costas francesas. Hasta el verano de 1943 fueron ejecutadas esporádicamente, ya que el escuadrón también desempeñaba entonces misiones de interceptación contra los Focke-Wulf Fw 190 que bombardeaban las ciudades costeras británicas. Su época como escuadrón de reconocimiento táctico a baja cota quedó pronto atrás: en setiembre de 1943 se decidió que la 2.ª Tactical Air Force, formada para la invasión de Francia, debía tener sus propias unidades de reconocimiento fotográfico, y el 16.º Squadron fue designado para este cometido. Por consiguiente, el escuadrón fue reequipado con Supermarine Spitfire PR.Mk XI y le fue asignado el cometido de fotografía a alta y baja cota. Evidentemente, su campo de operaciones fue el norte de Francia y además de estar atento a cualquier posible área de invasión, el escuadrón también recibió la misión de fotografiar todas aquellas bases en las que se sospechaba la existencia de instalaciones para las V-1. A medida que fue pasando el verano de 1944 estas tareas se intensificaron y cuando la invasión se produjo, en junio, el escuadrón también dispuso de algunos Spitfire Mk IX para sus salidas de reconocimiento fotográfico a baja cota.

El escuadrón se trasladó a Francia tres meses después de los desembarcos con el fin de aumentar su alcance sobre Holanda y Alemania. A partir de noviembre abandonó su cometido a baja cota y operó en una posición más avanzada que las tropas, manteniendo a la 2.ª TAF bien informada de los detalles de las líneas de suministro y concentraciones alemanas. Posteriormente apenas si tuvo nada que hacer, pero permaneció operacional hasta el 22 de setiembre, en que fue disuelto en Eindhoven.

A partir de entonces la historia del escuadrón se vuelve algo confusa: el personal de tierra volvió a Lasham y permaneció allí hasta octubre, pero mientras tanto se redesignó en Epinoy al 487.º Squadron como 16.º Squadron, por lo que la unidad voló temporalmente con los de Havilland Mosquito FB.Mk 6. Sin embargo, se disolvió casi un mes después. La estabilidad volvió a llegar cuando el 56.º





Las franjas negras con reborde dorado se usan desde los días del Audax. El «Santo» conmemora su formación de St Omer y las llaves la cooperación con el ejército.

Squadron fue redesignado 16.º Squadron en Luneberg y sirvió como unidad de caza con los Hawker Tempest F.Mk 5. Formó parte de la British Air Force of Occupation (BAFO) permanente y posteriormente, en 1947, sustituyó sus aparatos por el novísimo Tempest F.Mk 2 con motor Centaurus. Estuvo destacado en la base de Gütersloh durante algunos años y a finales de 1948 entró en la era de los reactores al recibir el de Havilland Vampire FB.Mk 5. Su cometido principal fue más tarde el de ataque al suelo con los de Havilland Venom, llevando a cabo este papel hasta junio de 1957, en que se disolvió en Celle.

El 16.º Squadron se volvió a constituir en Laarbruch el 1 de marzo de 1958 y le fue asignado el nuevo cometido de unidad de interdicción equipada con el English Electric Canberra B(I).Mk8. El escuadrón tuvo que efectuar la conversión al bombardeo, tanto nuclear como convencional, muy al interior de las líneas enemigas, lo que supuso el entrenamiento en la modalidad LABS, lanzando la bomba mientras se efectúa un medio rizo. El escuadrón llevó a cabo este cometido durante 14 años y fue la última unidad de Canberra de la RAF Germany, pues se disolvió el 6 de junio de 1972. El 16 de octubre de 1972 se creó un nuevo 16.º Squadron en Laarbruch dotado con Hawker Siddeley Buccaneer S.Mk 2B que, junto al 15.º Squadron, formó a partir de entonces el ala de aviones de interdicción de la RAF Germany. Ha sido reequipado con el Tornado GR.Mk 1 y sigue basado en Laarbruch.



Un Buccaneer S.Mk 2 del 16.º Squadron, que utilizó este modelo desde 1972 hasta 1984, en que se recibió el Tornado. El 16.º Squadron fue destinado a la base de Laarbruch junto al 15.º Squadron. Operó básicamente sobre tierra y no llegó a emplear las sondas de recepción de combustible en vuelo.

17.º Squadron



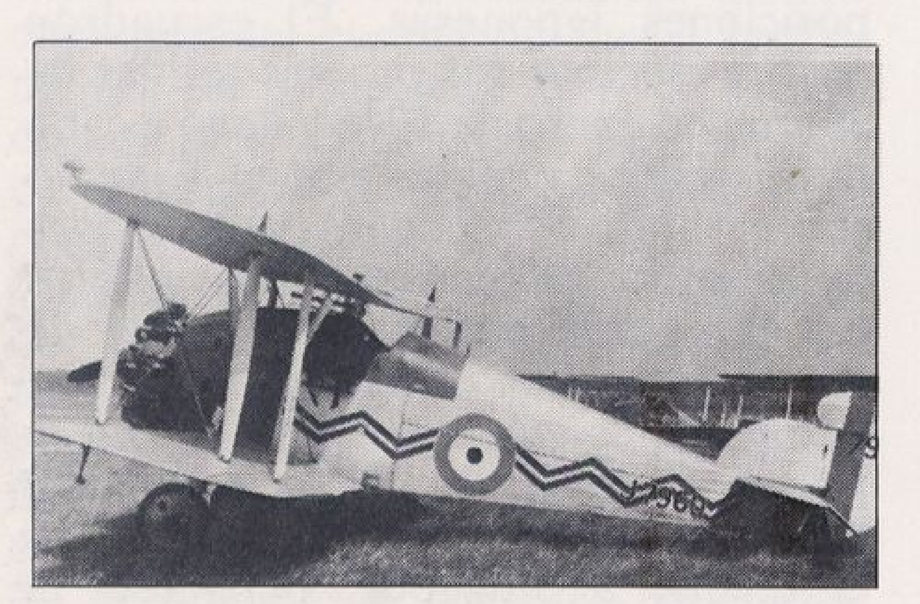
El 17.º Squadron fue el segundo de los dos escuadrones del RFC formados en 1915 para servir en Oriente Medio, siendo el 14.º Squadron el primero de ellos. El 17.º fue creado en Gosport el 1 de febrero y dotado con RAF B.E.2c; trás un largo período de conversión se trasladó a Egipto en noviembre. Como parte de la 5.ª Ala destacada allí, entró en servicio dividido en pequeños destacamentos destinados a tres áreas operativas diferentes: el desierto occidental, Arabia y el canal de Suez.

El primero de ellos en entrar en acción fue la media patrulla destacada al desierto occidental, siéndole asignada la misión de control de la tribu de los Senussi, que estaba causando problemas. Alrededor del mes de marzo de 1916 la patrulla de Suez fue destinada a Sudán para intervenir en la batalla de El Fasher, donde voló en cooperación con las tropas de tierra. Debido a que en esta fase de la guerra había muy poca oposición aérea, todas las unidades participaron entonces en peligrosos vuelos de largo alcance sobre el confuso y seco desierto, una misión nada fácil si se tiene en cuenta la naturaleza de los motores en aquella época.

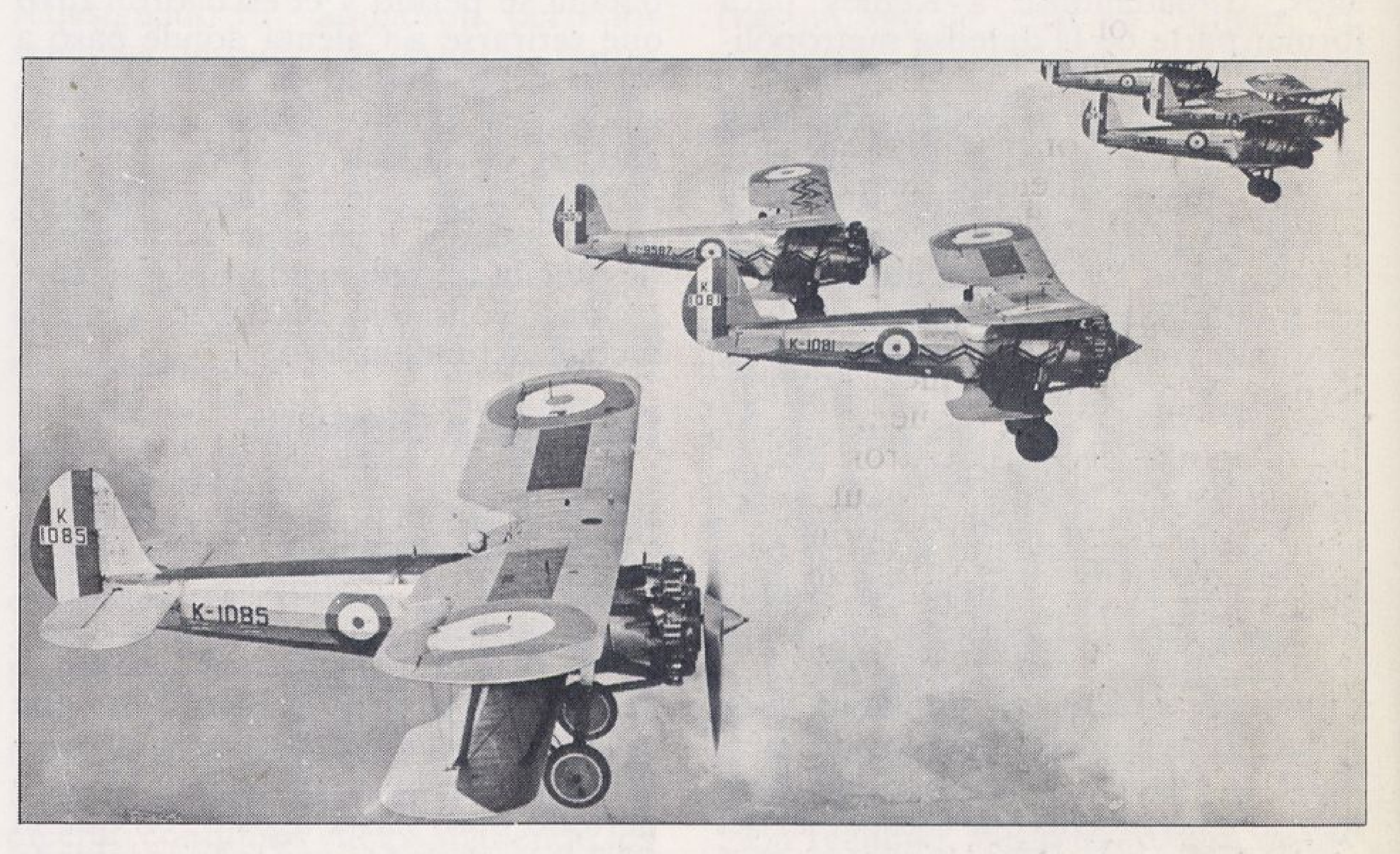
En julio de 1916 el escuadrón al completo fue transferido a Salónica para participar en la campaña de los Balcanes y le fueron encomendadas casi exclusivamente las tareas de reconocimiento, haciendo uso de la radiotelegrafía y de la fotografía para complementar sus observaciones visuales. Por entonces el escuadrón aumentó su dotación de B.E. con varios cazas (no habían otras unidades en el área), que resultaron muy útiles hacia finales de año, cuando llegaron los aviones alemanes, finalizando el primer combate con victoria para el 17.º Squadron. Los alemanes comenzaron entonces a bombardear las posiciones británicas, de manera que los cazas del escuadrón estuvieron muy ocupados en su cometido de fuerzas de defensa, mientras que sus B.E. fueron utilizados en tareas de reconocimiento y, en 1917, destinados a las acciones de bombardeo. Esta dualidad de tareas continuó durante la mayor parte del año, ya que la campaña parecía no tener fin. Sin embargo, a principios de 1918 el elemento de caza pasó a formar el 150.º Squadron, mientras que el 17.º Squadron fue equipado totalmente con el «big Ack-W», el Armstrong Whitworth F.K.8. El escuadrón sirvió en misiones de apoyo al ejército hasta que las fuerzas aliadas intervinieron decisivamente en la ofensiva final de la guerra, pasando a cometidos de bombardeo y ataque al suelo contra las fuerzas búlgaras que se batían en retirada.

Una vez acabada la guerra, la mayor parte del escuadrón se retiró a la capital turca, pero la Patrulla A se trasladó a Rusia para participar en una lucha desordenada contra los revolucionarios soviéticos durante todo un año. Este destino finalizó en noviembre y el escuadrón fue disuelto en San Stefano (Turquía) el 14 de noviembre de 1919.

A principios de los años veinte las fuerzas de defensa nacional de la RAF eran casi inexistentes, pero el 1 de abril de 1924 se constituyeron unos nuevos escuadrones de caza y entre ellos se encontraba el 17.º Squadron. La unidad fue reformada en Hawkinge (Kent) y comenzó a equiparse con el Sopwith Snipe, un aparato que había entrado en servicio en los últimos meses de la I Guerra Mundial. En aquellos días se comenzó a intro-



Los escuadrones de Upavon, el 3.º y el 17.º, fueron las únicas unidades equipadas con el Hawker Woodcock. El J7960 muestra la doble franja negra en zigzag, símbolo del 17.º Squadron desde 1924 hasta nuestros días. Los Woodcock sirvieron tanto como cazas nocturnos como diurnos.



El 17.º Squadron utilizó, al igual que el 3.º Squadron, sus Bulldog desde Upavon en 1929. Durante algún tiempo compartieron los aviones, y algunos, como el K1081, llevaron los emblemas de ambas unidades. El escuadrón se desprendió de la mayoría de su Bulldog para que pudieran reforzar a los escuadrones destinados a controlar la crisis de Abisinia (foto Bruce Robertson).



Sólo cuatro meses antes de que estallase la II Guerra Mundial, el 17.º Squadron seguía volando en Kenley con los Gloster Gauntlet Mk II. Fueron camuflados y se les dió las letras de identificación «UV», cubriendo la pintura el número de serie.

ducir en los cazas unos distintivos de colores, y el 17.° escogió la marca de una doble franja negra en zigzag de la que se desconoce el origen. El proceso de conversión fue rápido y durante el año siguiente el escuadrón demostró su capacitación en el Hendon Pageant. En 1926 se reequipó con uno de los primeros cazas de posguerra, el Hawker Woodcock, que tenía esencialmente el mismo equipo que el Snipe. Este aparato era ligeramente más pesado que su predecesor y con él el escuadrón se trasladó a Upavon ese mismo año. Tan pronto como fue posible (enero de 1928) el Woodcock fue sustituido por el Armstrong Whitworth Siskin Mk IIIA. El escuadrón recibió realmente lo que necesitaba en 1929, cuando fue dotado con los Bristol Bulldog. Esto permitió al escuadrón convertirse en una de las primeras unidades de caza de la RAF y mantuvo los Bulldog durante seis años, trasladándose a Kenley para formar parte de la defensa metropolitana en 1934.

Con el tiempo, el Bulldog dio paso al Gloster Gauntlet, y fue con este modelo que el escuadrón se dispuso a entrar en la II Guerra Mundial. De hecho, hasta casi cuatro meses antes del estallido de la guerra el escuadrón continuó volando con este modelo en Kenley, y posteriormente se trasladó a North Weald para ser reequipado con el Hawker Hurricane. El escuadrón tuvo que efectuar el periodo de conversión rápidamente y siguió perteneciendo al 12.° Group del Mando de Caza hasta el episodio de Dunquerke, en que a raiz de que los escuadrones de Hurricane hubieran visto reducido su número, debido a las pérdidas en Francia, cruzó el Canal para apoyar a las fuerzas que escapaban del norte de Francia. El escuadrón actuó sin respiro y participó en frecuentes combates, incluso en noviembre de 1940. No fue hasta el día de Año Nuevo de 1941 en que el 17.° Squadron voló al norte para tomarse un descanso y reequiparse.

El 17.° Squadron operó entonces desde varias bases en Escocia, sirviendo en monótonas patrullas navales hasta casi 1941, en que fue destinado a ultramar. El escuadrón desembarcó y se estableció en la base de Mingaladon, cerca de Rangún (Birmania) durante el mes de enero de 1942. Entró casi inmediatamente en acción, enviando un destacamento a Akyab para hacer frente a los ataques aéreos japoneses. El escuadrón encontró que los aviones japoneses resultaban fáciles



Arriba: el emblema de los Jaguar del 17.° Squadron contiene un guantelete, símbolo del uso de Gloster Gauntlet, y las franjas negras en zigzag.



Derecha: el Spitfire Mk VIII MT719 fue descubierto abandonado en la India, restaurado y puesto en estado de vuelo con los colores del 17.° Squadron en 1945. En la foto aparece con dos Jaguar del escuadrón, que tiene la base en RAF Brüggen, Alemania Federal.

objetivos al principio. Sin embargo, la batalla se perdió y el escuadrón tuvo que retirarse a Calcuta donde pasó a servir como unidad de defensa de la ciudad en agosto. Hacia finales de año, el escuadrón combatió los ataques nocturnos de los japoneses contra la ciudad y, a pesar de no disponer de ningún tipo de ayuda a la intercepción, consiguió derribar por lo menos un bombardero.

Regreso a Birmania

La primera mitad de 1943 fue diferente: el enemigo se detuvo cerca de Calcuta y los británicos retomaron la ofensiva. El 17.° Squadron desempeñó entonces el cometido de caza lejana y realizó patrullas de escolta a bombarderos Bristol Blenheim, que eran los únicos bombarderos disponibles en aquella época. Este intenso periodo duró hasta agosto, en que el 17.° Squadron fue retirado y enviado a Ceilán como unidad de caza en defensa de la isla. De hecho, esto supuso el apartamiento del escuadrón de la actividad durante todo un año, porque ya era demasiado tarde cuando los aviones de la Armada japonesa quisieron atacar la isla. Posteriormente, el 17.° Squadron fue reequipado con Supermarine Spitfire y regresó a la acción en Birmania en noviembre de 1944. Sirvió de nuevo en misiones de escolta de caza, para la que resultaba muy apropiado el Spitfire Mk VIII. Dos modelos de aviones fueron los que generalmente recabaron la ayuda del escuadrón: el lento y vulnerable Douglas Dakota, que tenía como cometido el lanzamiento de suministros sobre claros de la jungla, y el caza-bombardero Hawker Hurricane, que efectuaba ataques a baja cota contra posiciones japonesas. El escuadrón pasó a efectuar sus propias salidas de ataque en enero de 1945 y llevó a cabo tanto salidas pedidas por el Ejército sobre objetivos tácticos, como salidas de interdicción en las que los pilotos del escuadrón buscaban objetivos de fortuna, muchos de ellos en los ríos, que eran las vías de transporte en la jungla. En junio de 1945 se redujeron las operaciones para concentrarse en el ataque a Singapur, pero tras la firma de la rendición japonesa, éste fue cancelado y el siguiente paso que dió el 17.° Squadron no fue hasta marzo de 1946, en que se unió al 11.° Squadron para constituir el ala de caza de la RAF que ocupó Japón.

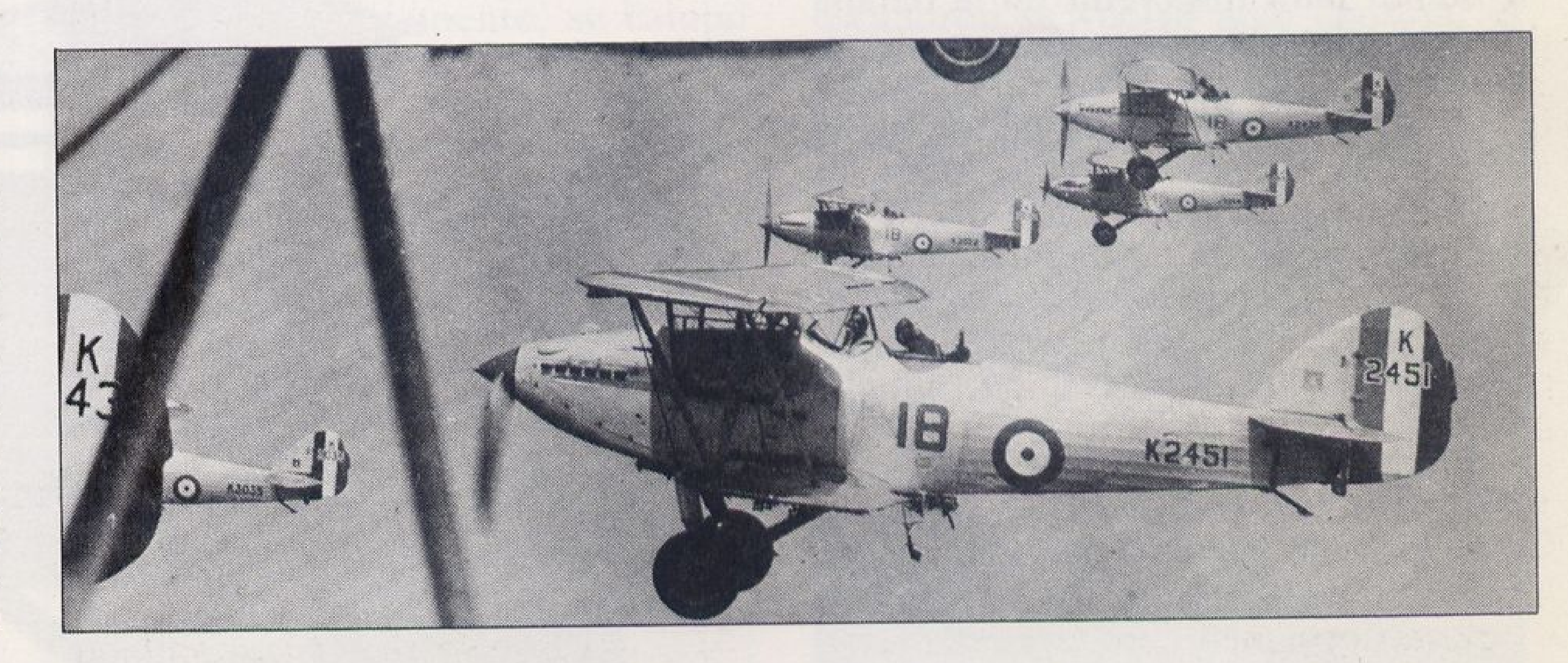
El escuadrón permaneció en Miho (Japón) durante dos años, sirviendo en tareas rutinarias de entrenamiento y patrullas de vigilancia hasta que se disolvió el 23 de febrero de 1948. El próximo cometido que le fue asignado a este escuadrón de caza por excelencia resultó ser un *shock*: el 17.° Squadron fue constituido de nuevo en marzo de 1949 al ser redesignado el 691.° Squadron, pasando a ser una unidad de segunda línea encargada de cooperar con la artillería antiaérea. Sus aviones eran una mezcla de Spitfire. Airspeed Oxford, Bristol Beaufighter y modelos similares. Volaron como objetivos no tripulados o remolcando blancos en beneficio de las armas y radares del Ejército y la Marina durante dos años hasta que el escuadrón fue disuelto.

Tras cinco años, la RAF volvió a disponer de un 17.° Squadron, al que le fue encomendada otra tarea. Su base fue Wahn, encuadrado en la RAF Germany y reequipado con English Electric Canberra PR.7 para formar parte de la fuerza de reconocimiento fotográfico en Alemania, responsabilizándose de las fotografías a alta y baja cota en esta zona tan vital. Poco después fue destinado a Wildenrath, que fue su base permanente durante 12 años en los que el escuadrón desempeñó su cometido ininterrumpidamente. A finales de los años sesenta se consideró que el Canberra estaba pasado de moda para efectuar operaciones en el área de Alemania Central, y se reorganizaron los medios de reconocimiento. El 17.° Squadron fue disuelto en diciembre de 1969, pero reapareció en agosto de 1970 en un papel más parecido a su cometido tradicional. Tuvo su base en Brüggen y fue equipado con el McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2, con el que inició la conversión a unidad de caza y ataque al suelo. Pasó a formar parte de la fuerza Phantom en Alemania, que fue durante casi cinco años el núcleo operacional de la RAF Germany. En 1975 los Phantom fueron dedicados a tareas de caza de defensa y los SEPECAT Jaguar ocuparon su lugar; el primero destinado al escuadrón se entregó en julio de 1975. El Jaguar dispone de sistemas de navegación y armamento más sofisticados, y ha sido utilizado por el 17.° Squadron en misiones de ataque y en numerosos ejercicios, que son el pan de cada día de la RAF Germany. Actualmente, el escuadrón está efectuando la sustitución de sus Jaguar por el versátil Panavia Tornado.

18.° Squadron

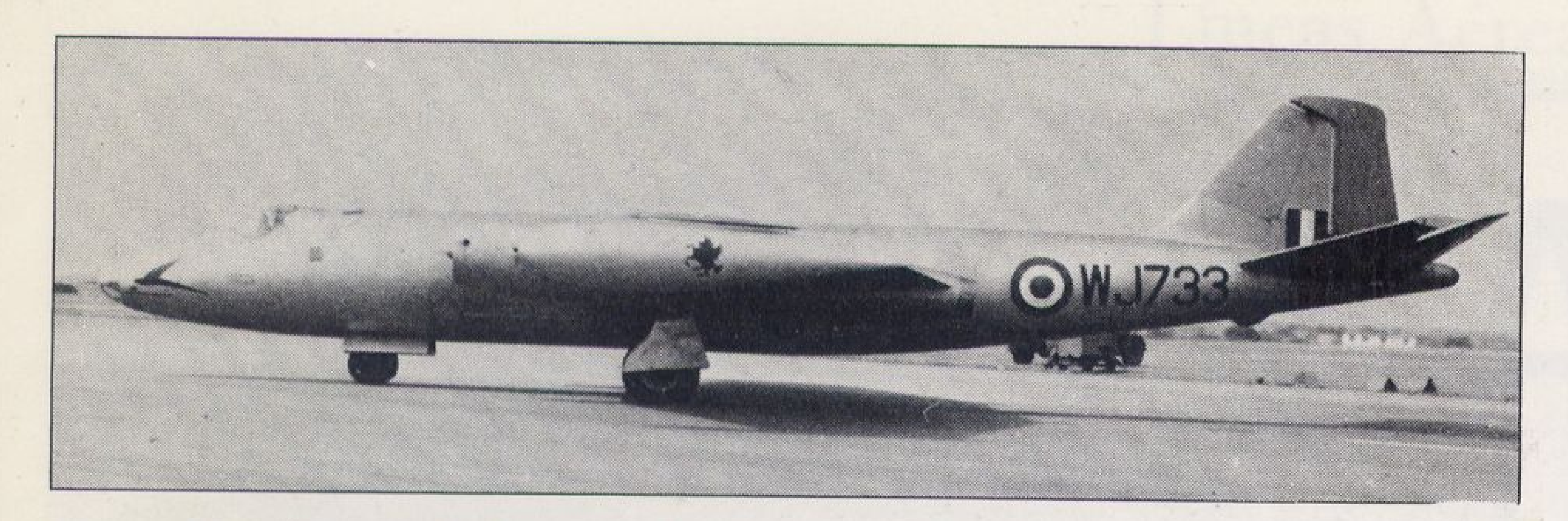


El 18.° Squadron se formó originalmente el 11 de mayo de 1915 como una de las primeras unidades de reconocimiento equipados con el Vickers F.B.5. Fue destinado a Francia en noviembre y sirvió primero como unidad de caza y posteriormente como unidad de reconocimiento. El Vickers «Gunbus» era demasiado lento y pesado para ser un caza, por lo que el escuadrón utilizó también otros tipos de cazas para estas misiones. En abril de 1916 se cejó en el empeño de utilizar al escuadrón para misiones de caza y fue reequipado con RAF F.E.2b. Pasó a ser entonces un escuadrón de cometidos generales, y llevó a cabo misiones en apoyo del Ejército tales como la observación artillera, cooperación con la caballería y participación en la creciente ofensiva de bombardeo.



Esta última misión se convirtió en la primaria del escuadrón una vez se hubo trasladado a Baizieux en mayo de 1917 y fue reequipado con el de Havilland D.H.4. El D.H.4 fue el primer bombardero real en servicio con el RFC, y con él el 18.° inició lo que

El 18.° Squadron (Birmania) se volvió a constituir como unidad de bombardeo con el Hawker Hart el 20 de octubre de 1931 en RAF Upper Heyford. El 10 de febrero de 1936, su Patrulla C dio origen al 49.° Squadron.



El escuadrón voló con los Canberra B.Mk 2 desde agosto de 1953 hasta mayo de 1955, como parte del Ala Scampton, prestando servicio como unidad de bombardeo. Aquí se puede ver al Pegaso rampante, símbolo del escuadrón, pintado en el depósito del WJ733.



Cuando el escuadrón se volvió a constituir en 1964, introdujo el Westland Wessex en las tareas de transporte táctico con la RAF. Tuvo su base en Odiham y fue el primero en poner en servicio este modelo. Posteriormente se convirtió en el escuadrón permanente de helicópteros al servicio de la RAF Germany, utilizando sus aparatos en ejercicios con el Ejército (foto MoD).

para la época supusieron las primeras acciones de bombardeo lejano y patrullas de reconocimiento cuando el RFC comenzó a realizar tanto bombardeos estratégicos como tácticos. Las prestaciones del aparato, unida a su ametralladora posterior Lewis, le capacitaron para hacer frente a los ataques del enemigo, ya que el escuadrón solía volar en formación durante estas acciones y sus aviones se podían cubrir mutuamente. Durante la ofensiva alemana de marzo de 1918 el escuadrón volvió a su cometido de bombardeo táctico. El 25 de marzo fue el día en que tuvo que prestar mayores servicios, lanzando seis toneladas de bombas durante sus salidas diurnas. El 18.º Squadron continuó en la ofensiva durante todo el verano de 1918, y en setiembre fue uno de los pocos escuadrones reequipados con el D.H.9A a tiempo para entrar en acción. Cuando finalizó la guerra, el escuadrón registraba todo un récord de lanzamiento de bombas, así como en el derribo de más de 200 aviones enemigos, una cifra igualada por muy pocos escuadrones de bombarderos durante la I Guerra Mundial. Con la llegada de 1919, en lugar de regresar a Gran Bretaña, como hicieron muchos escuadrones, el 18.º Squadron fue destinado a Bickendorff y sirvió como unidad de servicio postal regular entre Colonia y Lympne hasta el otoño. Entonces regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Weston-on-the-Green el último día de 1919.

Pasaron doce años hasta que volvió a constituirse el escuadrón, y cuando ello sucedió, en Upper Heyford el 20 de octubre de 1931, desempeñó de nuevo el cometido de bombardeo diurno. Fue equipado con Hawker Hart y pronto participó en todos los ejercicios y actividades de la RAF propios de los tiempos de paz. En 1934 tomó parte en la exhibición de la RAF en Hendon y en febrero de 1936 su Patrulla C se convirtió en el 49.º Squadron. Dos meses después, el Hawker Hind sustituyó al Hart y el emblema del pegaso rojo del escuadrón fue pintado en las derivas. Los Hint permanecieron en servicio hasta la época de la crisis de Munich, en que el escuadrón comenzó a reequiparse con Bristol Blenheim Mk I. El 18.º Squadron se los llevó a Francia con el Air Component cuando estalló la guerra y fue uno de los pocos escuadrones de bombardeo que siguió utilizando el modelo de morro corto. Cuando se iniciaron las ofensivas en mayo de 1940 el escuadrón se reequipó con blenheim Mk IV de morro largo y los utilizó en misiones de reconocimiento y, posteriormente, en bombardeos contra las tropas avanzadas y columnas de transporte, sufriendo graves pérdidas durante la acción. Nueve días antes de que se iniciara la batalla, el escuadrón se retiró a Gran Bretaña para reequiparse con nuevas tripulaciones y aviones con el fin de efectuar ataques diurnos en Francia. Al año siguiente, el escuadrón se había convertido en una de las principales unidades del 2.º Group y efectuaba salidas de ataque a baja cota contra objetivos enemigos en Francia y los Paises Bajos, así como misiones antibuque contra lanchas rápidas y convoyes costeros. Uno de los cometidos menos comunes del escuadrón fue el lanzamiento en paracaidas sobre St Omer de una pierna ortopédica de repuesto para Douglas Bader, que había sido hecho prisionero.

En octubre de 1941 los miembros del escuadrón se trasladaron con sus Blenheim a Malta para servir en operaciones antibuque contra los italianos, que se prolongaron durante todo el invierno. El escuadrón fue absorbido gradualmente por otras unidades de la zona, de forma que en 1942 se volvió a constituir alrededor del escalón de tierra, que había permanecido en Gran Bretaña; en abril volvió a formar parte de la ofensiva llevada a cabo por el 2.º Group.

Esta situación no duró mucho tiempo, sin embargo, ya que en setiembre el 18.º Squadron fue retirado de las operaciones y reequipado con Blenheim Mk VA para nuevas tareas. El escuadrón pasó a servir en la campaña del norte de África, en la operación «Torch», y se trasladó a ultramar para aterrizar en Argelia en noviembre de 1942. De ahí se embarcó en una serie de bombardeos diurnos tras las líneas alemanas. La oposición de la caza enemiga alcanzó durante el mes siguiente tales niveles, que las pérdidas del 18.º Squadron llegaron a ser inaceptables. A continuación, al escuadrón le fueron encomendadas acciones nocturnas hasta que los Blenheim dieron paso a los Douglas Boston en febrero de 1943. A partir de entonces las graves pérdidas pasaron a la historia y el escuadrón continuó actuando hasta que los alemanes fueron expulsados de Tunicia.

Tras un bien merecido descanso, el escuadrón participó en el bombardeo de Sicilia, trasladando su base a esa isla en agosto para llevar a cabo el ataque contra Italia. Sus principales objetivos fueron las instalaciones de ferrocarril, aunque también tomó parte en ataques antibuque y, durante algún tiempo, se unió a la Balkan air Force para efectuar ataques contra objetivos alemanes en Yugoslavia. Después de la victoria en Europa, el escuadrón se trasladó a Grecia, donde sirvió como fuerza de disuasión para hacer frente a la guerrilla comunista, siendo disuelto en Hassani el 31 de marzo de 1946.

El escuadrón formó parte también en la confusión general, resultado de la tremenda reducción de la RAF en la posguerra y del deseo de conservar en activo los escuadrones más antiguos de la RAF. El 1 de setiembre de 1946, el 621.º Squadron de Eim Sheer (Egipto), con Avro Lancaster dedicados al reconocimiento marítimo, fue redesignado 18.º Squadron, pero dos semanas después fue disuelto. Posteriormente la 1 300.ª Patrulla de Butterworth, equipada con de Havilland Mosquito FB.Mk 6 para salidas de reconocimiento metereológico, fue redenominada 18.º Squadron el 15 de marzo de 1947; su existencia se prolongó durante ocho meses, antes de ser disuelto de nuevo. Finalmente, el 18.º Squadron pasó a desempeñar cometidos de transporte y fue reformado en Netheravon el 8 de diciembre de 1947 con Douglas Dakota. Sin embargo, el cierre de Berlín hizo que el escuadrón participase en el puente aéreo masivo que proporcionó a los habitantes de aquella ciudad todo aquello que les era necesario para sobrevivir al bloqueo. El escuadrón se trasladó a Alemania con este motivo y efectuó continuos vuelos siguiendo los corredores de Berlín. Su participación continuó hasta el final del bloqueo, cuando el Mando de Transporte resultaba ya más grande de lo que exigían las necesidades, por lo que el escuadrón volvió a disolverse el 20 de febrero de 1950.

Sin embargo, en 1953 el Mando de Bombardeo entró en la era de los reactores y se crearon nuevos escuadrones. Así, el 18.º Squadron volvió a su antiguo cometido de bombardeo ligero y se constituyó en Scampton el 1 de agosto de 1953. Voló con los English Electric Canberra B.Mk 2 y pronto pasó a ser operativo, formando parte primero del Ala Scampton y posteriormente del Ala Upwood durante cuatro años, hasta que el primero de una serie de recortes presupuestarios provocó su disolución el 1 de febrero de 1957.

El 18.º Squadron continuó volando con bombarderos en su siguiente período de actividad, pues fue reconstituido a partir de la Patrulla C del 199.º Squadron de Finningley el 16 de diciembre de 1958. Este nuevo escuadrón formó parte del Signals Group y fue utilizado en salidas de contramedidas electrónicas y perturbación dotado con aviones Vickers Valiant equipados especialmente. Esta fascinante tarea continuó desde la base de Yorkshire durante cinco años, hasta que el escuadrón fue disuelto otra vez. En el plazo de un año se formó un nuevo 18.º Squadron que iba a servir en misiones completamente diferentes. El primer helicóptero de transporte de tropas realmente práctico que entró al servicio de la RAF fue el Westland Wessex, y el 18.º Squadron se reformó a partir de la unidad Wessex Trial en Odiham el 27 de enero de 1964, para efectuar la conversión de este aparato al servicio operativo. Tras un año de volar en Odiham, el escuadrón se trasladó a Alemania para cooperar con el Ejército en primera línea y los Wessex supusieron un paso adelante en comparación con los Westland Whirlwind que sustituyeron. El 18.º Squadron desempeñó sus funciones en Alemania durante tres años y posteriormente regresó a Gran Bretaña, donde sirvió durante otros dos años como parte integrante de la Mobile Force para su posible despliegue en ultramar antes de ser destinado a Gütersloh, donde sus Wessex prestaron un apoyo vital al Ejército durante toda una década. El escuadrón se ganó una reputación envidiable por su experiencia y regresó a Odiham en diciembre de 1980, tras haber sido disuelto oficialmente en Gütersloh el 1 de diciembre.

En realidad, el escuadrón se disolvió para pasar a cumplir con mayores y mejores servicios con helicópteros. Durante casi 15 años, la RAF intentó que se la dotara con Boeing Vertol Chinook para cometidos de transporte medio, y durante 15 años el Tesoro se opuso. Finalmente el Chinook llegó a la RAF y la primera generación de tripulantes que completó el cursillo de entrenamiento en la OCU reformó el 18.º Squadron en Odiham el 4 de abril de 1981. El escuadrón tuvo de nuevo la tarea de adaptar un nuevo helicóptero, algo más grande y más complejo que la vez anterior, para su servicio en la RAF. El 18.º Squadron cumplió bien esta misión, pero en 1982 fue dividido debido a la necesidad de enviar parte de sus aparatos y hombres a las islas Ascensión y Malvinas. Se perdieron tres aparatos en el *Atlantic Conveyor*, pero el superviviente prestó un valioso apoyo a las islas Malvinas. Una vez concluida la guerra, el escuadrón continuó en su trayectoria anterior y fue destinado a Gütersloh de nuevo el 3 de mayo de 1983, presentando también un gran apoyo a las unidades de la RAF Germany.

El 18.º Squadron fue la primera unidad de la I Guerra Mundial que cooperó con el Cavalry Corps, y eligió como emblema un Pegaso rampante.



19.º Squadron



El 19.º Squadron tuvo un inicio prosaico en Castle Bromwich el 1 de setiembre de 1915. Se creó a partir del 5.º Squadron de Reserva y fue utilizado simplemente como unidad de entrenamiento durante algunos meses. Uno de los hombres que aprendieron en el RAF B.E.2c fue el teniente Leefe Robinson, quien en el plazo de un año derribó un *Zeppelin*, el primero abatido sobre territorio británico. Después de nueve meses, el 19.º Squadron se constituyó como escuadrón de caza, completando su conversión a los RAF B.E.12.

El escuadrón se trasladó con ellos a Francia e intentó medirlos con los cazas alemanes, pero como era un aparato demasiado estable el éxito fue limitado y las pérdidas considerables. En la batalla del Somme, en el verano de 1916, el escuadrón participó activamente y registró varias victorias sobre las trincheras, pero poco después pasó a efectuar patrullas de contacto a baja cota en lugar de combates aéreos. Tras dos meses se hizo evidente que el B.E.12 no era adecuado como avión de caza y el escuadrón pasó a servir en misiones de bombardeo diurno y nocturno. Necesitaba ser reequipado, pero por entonces no se estaba produciendo nada en Gran Bretaña que el Ejército pudiera comprar urgentemente, de modo que se cursó un pedido de aviones de caza SPAD S.7 franceses; el escuadrón comenzó a volar con ellos en octubre y quedó totalmente reequipado alrededor del mes de febrero de 1917.

En marzo, el escuadrón reasumió su papel de escuadrón de caza sirviendo en patrullas ofensivas, tareas de reconocimiento y bombardeo. En junio comenzó la ofensiva de Ypres, y el 19.º Squadron participó cada vez más en el combate aéreo y el ataque al suelo, en el que el SPAD demostró ser un avión excelente. Siguió realizando numerosos servicios durante el resto del año, dividiéndose entre las tareas tácticas y de combate puro. En diciembre tuvo lugar un combate especialmente brillante, cuando seis de los aparatos del escuadrón se enfrentaron a 14 cazas Albatros y derribaron a siete de ellos sin ninguna pérdida por su parte.

En enero de 1918, el escuadrón fue el primero en recibir el nuevo caza Sopwith Dolphin, un hecho que se conmemora en el emblema del escuadrón. El Dolphin era un buen aparato, especialmente a baja cota y, aunque también participó con éxito en patrullas de caza, fue en el ataque al suelo en lo que destacó. Así ocurrió en la segunda batalla de Amiens (finalizando con el avance alemán en primavera de 1918), en la que los Dolphin del escuadrón fueron muy efectivos. Este cometido se desempeñó hasta el final de aquel año triunfante, aunque hacia el fin de la guerra el escuadrón se vió cada vez más absorbido por las misiones de escolta a bombarderos, participando en numerosos combates con las formaciones «circus» alemanas. El escuadrón finalizó la guerra con 281 victorias en su cuenta, pero una vez concluidas las hostilidades no pasó mucho tiempo hasta que, en febrero de 1919, regresó a Gran Bretaña reducido al cuadro de mando y se disolvió en Ternhill el 31 de diciembre de 1919.

Cuando el escuadrón fue reformado, el 1 de abril de 1923, fue sólo en calidad de patrulla de entrenamiento adjunta al 2.º FTS de Duxford. En un inicio dispuso de aviones Sopwith Snipe y de Avro 504K, pero pronto recibió el Gloster Grebe y en junio de 1924 ya dispuso de sus efectivos al completo como escuadrón de caza por desecho propio.

El 19.º Squadron voló con los Grebe durante cuatro años en Duxford, alcanzando su máxima operatividad como unidad de caza, y en 1928 se reequipó con Armstrong Whitworth Siskin Mk IIIA. Por entonces el escuadrón era un participante habitual en la exhibición anual de la RAF en Hendon. Los Siskin dieron la alternativa a los Bristol Bulldog en 1931 y el distintivo azul claro y blanco del escuadrón pasó a ser familiar. El escuadrón continuó en su papel de interceptación hasta mediados de los años treinta, pues en 1935 se convirtió en la primera unidad en volar en los nuevos Gloster Gauntlet, que recibió a tiempo para tomar parte en la Royal Revue de Mildenhall de aquel año. El Gauntlet tuvo un éxito inmediato y el escuadrón comenzó a vencer regularmente en las competiciones de patrullas Flight Attack y Air Firing. Duxford pudo ver durante tres años a los Gauntlet en acción, pero en agosto de 1938 el 19.º Squadron introdujo en servicio uno de los cazas más famosos de la historia. El Supermarine Spitfire Mk I llegó aquel mes a Duxford y concretamente al 19.º Squadron (y el día de Año Nuevo los últimos Gauntlet ya habían desaparecido).

Al cabo de un mes, la crisis de Munich llevó a Gran Bretaña casi al borde de la guerra, y el 19.º Squadron estuvo en alerta máxima, aunque lejos de ser operativo con su nuevo y revolucionario aparato. Cuando estalló la II Guerra Mundial, un año después, el escuadrón estaba más que preparado; sin embargo, a excepción de una serie de patrullas de apoyo a convoyes, especialmente en el mar del Norte, el escuadrón no entró en combate hasta el día después de que Alemania atacara los Paises Bajos y Bélgica, en que tres de los Spitfire del escuadrón derribaron un Junkers Ju 88 sobre el mar. Este fue el inicio de un período constante de actividad para el escuadrón, primero sobre las playas de Dunquerke y después en la batalla de Inglaterra. A excepción de diez días de mayo y junio, en que se unió al 11.º Group, el escuadrón voló siempre como parte del 12.º Group, que formó una segunda línea de defensa y se trasladó al sur para entrar en acción sobre Londres, una vez que todas las unidades del 11.º Group hubiesen entrado en combate. El escuadrón participó en duras batallas desde junio hasta setiembre e incluso en noviembre de 1940 todavía encontró aviación enemiga a la que combatir. Voló los Spitfire durante las acciones nocturnas, pero aunque derribaron dos Heinkel se consideró que los Spitfire no eran adecuados como cazas nocturnos. El escuadrón también utilizó algunos de los primeros Spitfire armados con cañones de 20 mm durante la batalla, pero los abandonaron en setiembre.

En 1941 y con Spitfire Mk II, el 19.º Squadron se vió cada vez más envuelto en patrullas ofensivas, llevando a cabo salidas de caza sobre el Canal y el continente para derribar a los cazas enemigos en el aire; cada vez con más frecuencia desempeñó también escoltas de los Bristol Blenheim en sus salidas diurnas sobre Francia y los Paises Bajos. También participaron en las «Rhubarb», en parejas o en grupos mayores a la búsqueda de objetivos que, en el caso del 19.º, eran buques de cabotaje. Continuó llevando este tipo de vida sin interrupción a lo largo de 1941. El escuadrón recibió en octubre los Spitfire Mk VB armados con cañones. Sin embargo, 1942 fue un año más tranquilo para el escuadrón, pues se vió apartado de la acción durante largos períodos, desempeñando principalmente patrullas costeras y de convoyaje en la costa este y alrededor de las costas de Cornish. En 1943 pasó gran parte de su tiempo escoltando a los Boeing B-17 norteamericanos y también a los Bristol Beaufighter en misiones de interdicción al largo de las costas francesas.

En la segunda mitad de 1943 el escuadrón regresó al sureste e intensificó sus actividades de escolta de bombarderos sobre el Canal y el continente. En enero de 1944 tuvo lugar un significativo reequipamiento y el escuadrón recibió los North American Mustang Mk III. Como era un modelo nuevo para la RAF, el escuadrón pasó tres meses efectuando el período de conversión operativa y entró en acción en mayo. Como parte de la 2.ª Tactical Air Force, el escuadrón se vió envuelto inicialmente en tareas de ataque al suelo pero también efectuó escoltas de bombarderos. De junio a setiembre de 1944 estuvo basado en Francia para estar más próximo a la zona de combate, donde llevó a cabo salidas de interdicción, pero en otoño regresó a Gran Bretaña, desempeñando cometidos de escolta de bombarderos. El Mustang era un aparato ideal para ello y tenía un alcance superior a cualquier otro caza con base en Gran Bretaña, además de una velocidad superior. En abril de 1945, el Mustang Mk IV sustituyó al Mustang III y el 19.º Squadron lo utilizó inmediatamente en Escocia como escolta en los ataques antibuque a lo largo de la costa noruega. La guerra acabó pronto y los Mustang, al ser aparatos obtenidos por la Ley de Préstamos y Arriendos, fueron devueltos a Estados Unidos. Finalmente, el 19.º Squadron volvió a los Spitfire en 1946.

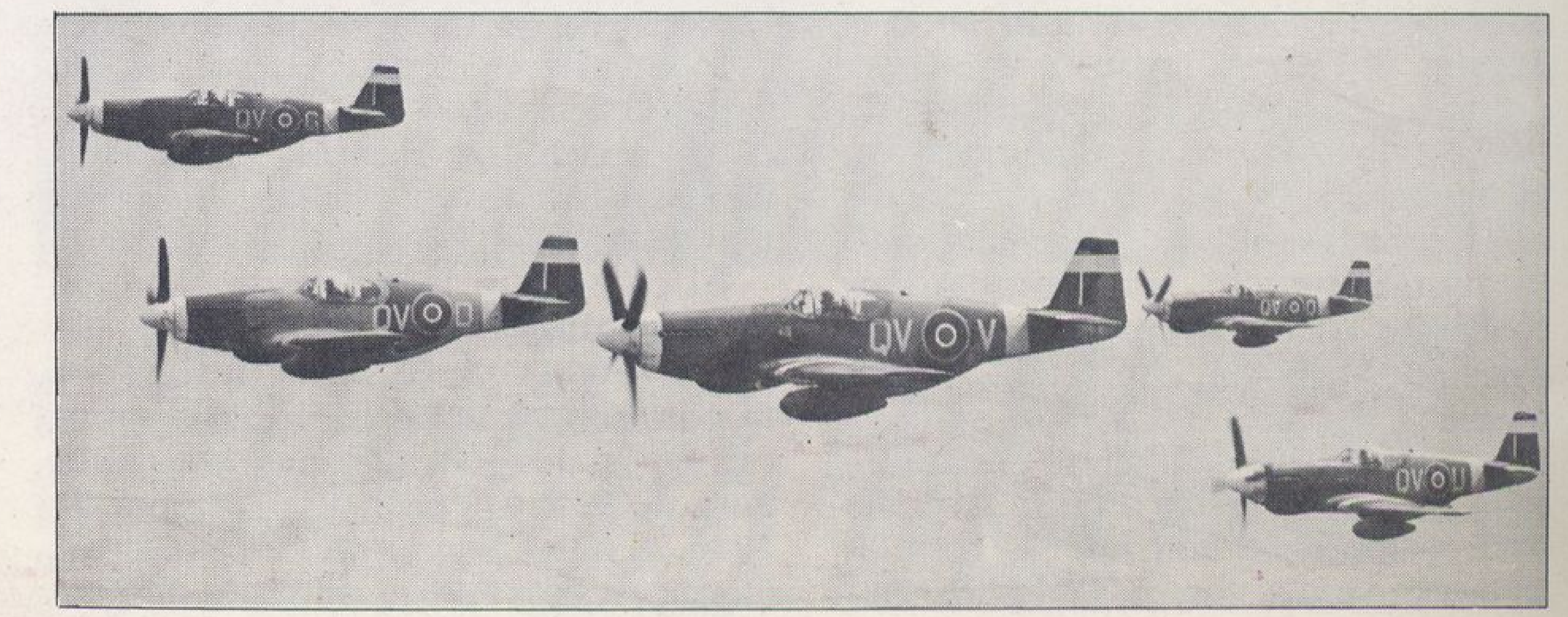
Continúa en la pág. 3672



Desde febrero de 1935, el 19.º Squadron llevó a cabo pruebas con los Gloster Gauntlet. Los Gauntlet que se observan en la fotografía son los modelos más antiguos, pues no disponen de la hélice tripala de paso fijo Fairey que equipó a los aviones posteriores (foto John D.R. Rawlings).

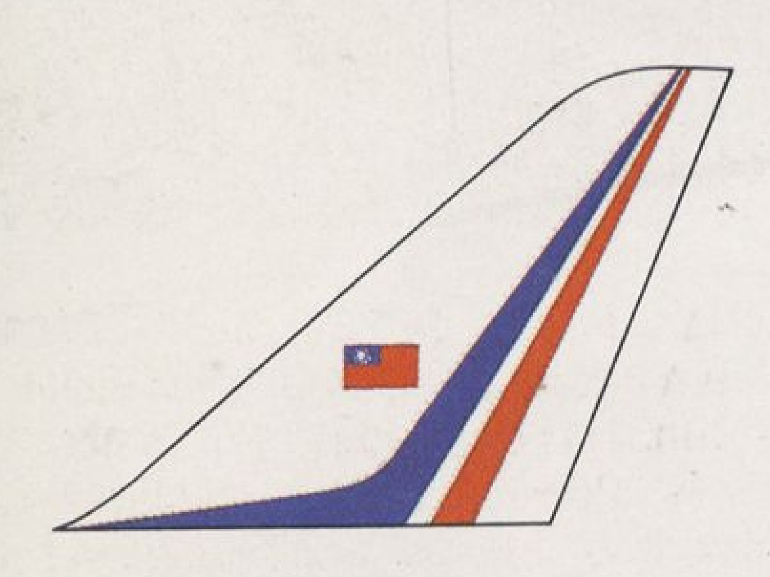
El 19.º Squadron será recordado siempre como el primero de Spitfire. Este modelo llegó a Duxford a finales del verano de 1938 y recibió el número del escuadrón en la deriva, un caso realmente único en la RAF de la época.





En enero de 1944, el 19.º Squadron se convirtió en un escuadrón de caza de largo alcance al ser equipado con el North American Mustang III. Posteriormente sirvió en misiones de bombardeo en picado sobre Francia. Esta formación fue fotografiada tras despegar de Gravesend en abril de 1944 (foto Imperial War Museum).

China Airlines



China Airlines fue constituida por un grupo de personal retirado de las Fuerzas Aéreas de Taiwán el 16 de diciembre de 1959 para llevar a cabo vuelos *charter* domésticos con dos Consolidated PBY-5A Catalina. Los servicios regulares en Taiwán comenzaron en octubre de 1962 con Douglas DC-3 y DC-4 y Curtiss C-46, que fueron complementados en 1969 con la recepción de un NAMC YS-11 (B-156); un segundo YS-11 se recibió el 9 de enero de 1970. Anteriormente, en octubre de 1966, se había recibido un único Lockheed L-1049H para inaugurar el primer servicio internacional de la aerolínea, de Taipei a Saigón, el 2 de diciembre de 1966. Esa ruta fue cubierta por el Super Constellation hasta que fue remplazado en marzo de 1967, empleado exclusivamente en vuelos *charter* en el Sudeste Asiático.

En su forma estándar y en la variante SP, el Boeing 747 es el modelo más numeroso de la flota de China Airlines (foto Aviation Letter Photo Service vía John Roach).

Para expandir la red se encargaron dos Boeing 707-309C, de los que el primero (B-1824) se recibió el 7 de noviembre de 1969. En febrero de 1970 se inauguró una ruta a San Francisco vía Tokio utilizando los nuevos Boeing 707; más tarde se añadieron escalas en Los Angeles y Honolulu.

Entre 1971 y 1977 se utilizaron cuatro Sud-Aviation Caravelle en servicios domésticos y *charter*. Esos aparatos fueron remplazados por tres Boeing 737-281, de los que el primero (B-1872) se recibió el 9 de abril de 1976. Mientras se producía la sustitución de los aviones de corto alcance, la flota de largo alcance comenzaba a incorporar los Boeing 747, más concretamente un 747-132 (B-1860) el 16 de mayo de 1975 y un 747SP (B-1862) el 6 de abril de 1977. Para complementar la expansión de su red regional, China Airlines utiliza el Airbus A300 desde el 22 de junio de 1982, en que recibió el primero de ellos (B-190). Para las rutas lejanas en las que no requiera la capacidad del 747 se encargaron dos Boeing 767-209, el primero de los cuales (B-1836) entró en servicio entre Taipei y Hong Kong el 30 de diciembre de 1982. Ese día China Airlines se convertía en la primera aerolínea asiática usuaria de ese modelo y también en la primera de la región que lo utilizaba.

En la actualidad, la compañía lleva a cabo servicios regulares de pasaje y carga a varios destinos interiores, así como vuelos a distintos puntos en Asia, Europa y América del Norte.



El Sud Aviation Caravelle 3 sirvió en las rutas interiores y los vuelos *charter* de la aerolínea durante seis años.

Flota de China Airlines

Airbus Industrie A300B4-220

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-190	193
B-192	197
B-194	221
B-196	232

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1828	18710
B-1830	19178
B-1832	18825

Boeing 737-281

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1870	20226
B-1872	20227
B-1874	20277

Boeing 747

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1862	21300
B-1864	21454
B-1866	21843
B-1880	22298
B-1886	22446
B-1888	22447
B-1894	22299
N4508H	22547
N4552V	22805

Bajo pedido
un 747-209F

Boeing 767-209

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1836	22681
B-1838	22682

Flota suministrada por Editions JP

Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

Edita: Editorial Planeta-De Agostini, S.A., Barcelona

Volumen XV - Fascículo 183

Presidente: José Manuel Lara
Consejero Delegado: Ricardo Rodrigo
Director General: José Mas
Director Editorial: Gerardo Romero
Jefe de Redacción: Pablo Parra
Coordinación Editorial: Equipo GEARCO
Asesor Técnico: Juan Antonio Guerrero

Redactores y Colaboradores: Stan Morse, Trisha Palmer, Chris Chant, Eloi Carbó
Realización Gráfica: Luis F. Balaguer
Producción: Jacinto Tosca

Redacción y Administración: Aribau, 185, 1.º - Tel. (93) 209 80 22 - 08021 Barcelona - Tx. 93392 EPDA E

LA ENCICLOPEDIA ILUSTRADA DE LA AVIACION, se publica en forma de 216 fascículos de aparición semanal, encuadernables en 17 volúmenes. Cada fascículo consta de 20 páginas interiores y sus correspondientes cubiertas. Con el fascículo que completa cada uno de los volúmenes, se ponen a la venta las tapas para su encuadernación. Además, coleccionando la tercera y cuarta páginas de cubierta, se obtendrá un interesante dossier sobre las FUERZAS y las LINEAS AEREAS DEL MUNDO.

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta del fascículo en el transcurso de la obra si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

ISBN fascículos: 84-395-0299-0
tomo XV: 84-395-0373-3
obra completa: 84-395-0298-2
Depósito legal: B. 1-84
Fotocomposición: Tecfa, S.A., Barcelona
Impresión: Sirven Grafic (Barcelona) 308706
Impreso en España - Printed in Spain - junio 1987

Editorial Planeta-De Agostini, S.A. garantiza la publicación de todos los fascículos que componen esta obra.
Información sobre atrasados: EDISA - López de Hoyos, 141 - 28002 Madrid - Tel. (91) 415 97 12
Distribuye para España: Marco Ibérica Distribución de Ediciones, S.A., Carretera de Irún, km 13,350. Variante de Fuencarral - 28034 Madrid

Pida a su proveedor habitual que le reserve su ejemplar de ENCICLOPEDIA ILUSTRADA DE LA AVIACION. Comprando su fascículo todas las semanas en el mismo quiosco o librería, usted conseguirá un servicio más rápido, pues nos permite la distribución a los puntos de venta con la mayor precisión.

En el próximo fascículo:

Los bombarderos soviéticos

A finales de los años cincuenta, la amenaza de masivas flotas de bombarderos de largo alcance soviéticos provocó reacciones igualmente masivas, aunque de diferentes clases, por parte de las potencias occidentales

Curtiss C-46 Commando

Que el Curtiss Commando haya sido algo relegado por la literatura aeronáutica se debe solamente a que el Douglas C-47 es más recordado, pero en ningún caso a que el voluminoso C-46 merezca ser olvidado

Escuadrones de la RAF

La historia de la Royal Air Force, por su antigüedad y evolución constante, es también la de la aviación militar mundial. En el próximo fascículo se revive la historia de los Squadrons n.os 20, 21, 22, 23, 24 y 25

Líneas Aéreas: Linjeflyg e Icelandair

Linjeflyg fue fundada por SAS y AB Aerotransport en abril de 1957 para hacerse cargo de los servicios cubiertos desde 1950 por Airtaco. Icelandair se creó en 1937 y comenzó a operar en 1938 con un hidroavión Waco


Cubierta: McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2 del 14.º Squadron de la RAF (foto MoD).





20183
9 788439 502999